

**Hochschule für öffentliche  
Verwaltung und Finanzen  
Ludwigsburg**  
University of Applied Sciences

## **Bachelorarbeit**

**Keine Perspektive ohne Auto?  
Mobilität im ländlichen Raum am Beispiel der Stadt  
Meßkirch**

zur Erlangung des Grades eines  
Bachelor of Arts (B.A.)  
im Studiengang gehobener Verwaltungsdienst – Public Management

vorgelegt von:

Corinna Schweininger

Studienjahr 2017/2018

Erstgutachter: Herr Dr. Hans-Ingo von Pollern  
Zweitgutachter: Herr Dipl.-Ing. (FH) Thomas Kölschbach

# Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	II
Abbildungsverzeichnis	III
Anlagenverzeichnis	IV
<b>1. Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2. Wesentliche gesellschaftliche Entwicklungen und Einflüsse auf den ÖPNV</b>	<b>4</b>
2.1 Entwicklungen gestern und heute	4
2.2 Entwicklungen morgen	7
<b>3. Methodisches Vorgehen</b>	<b>9</b>
<b>4. Die Stadt Meßkirch</b>	<b>12</b>
<b>5. Die Verbindungen zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen</b>	<b>19</b>
5.1 Analyse der Gegebenheiten	19
a) Die grundsätzliche Situation	19
b) Der bestehende ÖPNV	21
5.2 Problembewusstsein der Bürger	26
5.3 Lösungsansätze	29
a) Beratungsstelle	29
b) Bürgerbus	30
c) Fahrrad / E-Bike	38
<b>6. Die Verbindungen ins Umland</b>	<b>40</b>
6.1 Analyse der Gegebenheiten	40
6.2 Problembewusstsein der Bürger und erste Lösungen	42
6.3 Lösungsansätze	
a) Ruf-Bürgerbus / Fifty-Fifty-Taxi	44
b) Regiobus	45
c) Ablachtalbahn	46
d) Mitfahrzentrale	48
<b>7. Fazit und Ausblick</b>	<b>50</b>
Literaturverzeichnis	52
Erklärung der Verfasserin	62
Anlagen siehe beigelegte CD	

## Abkürzungsverzeichnis

MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (Baden-Württemberg)
ÖSPNV	Öffentlicher Schienenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OEK	Ortsentwicklungskonzept
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
VEK	Verkehrsentwicklungskonzept

## Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abb.1    Altersstruktur Meßkirch (in%)	13
Abb.2    Entwicklung der Altersgruppen 1995-2015 (in %)	13
Abb.3    Altersstruktur Meßkirch 1995 (in%)	13
Abb.4    Altersstruktur Meßkirch 2015 (in%)	13
Abb.5    Entwicklung der Altersgruppen 1995-2015 (in %) [verdichtete Darstellung]	14
Abb.6    Entwicklung der Altersgruppen 2015-2035 (in%)	14
Abb.7    Altersstruktur Meßkirch 2035 (in%)	15
Abb.8    Lage der Ortsteile	19
Abb.9    Direkter Vergleich der Altersgruppen in den Ortsteilen	20
Abb.10   Altersstruktur Dietershofen	21
Abb.11   Darstellung der ganzjährigen Bedienungslücken	23

# Anlagenverzeichnis

## Struktureller Aufbau der Anlagen

### 1. Literatur allgemein

- 1.01. Allgemein - Gemischt  
(keine Anlagen)
- 1.02. Bürgerbusse
  - 1.02.001 Bürgerbusse-3-Löwen
  - 1.02.002 Bürgerbus-Ministerium Verkehr
  - 1.02.003 ProBürgerbus - Wer wir sind
- 1.03. Fahrsicherheit  
(keine Anlagen)

### 2. Meßkirch und Ortsteile

- 2.01. Ablachthalbahn
  - 2.01.001 Ablachthalbahn-Homepage
  - 2.01.002 Ablachthalbahn-Artikel-Schönes Schwaben 10-2008
  - 2.01.003 Ablachthalbahn-Artikel-3-Löwen-Takt
  - 2.01.004 Ablachthalbahn-Interview Südkurier-Zwick 10-2013
  - 2.01.006 Ablachthalbahn-Artikel-Gutes Ergebnis 02-2016
  - 2.01.009 Ablachthalbahn-Zug Bus Konzeption
  - 2.01.010 Zukunftswerkstatt- Einbindung ins überregionale Schienennetz
- 2.02. Busse
  - 2.02.002 Linie54
  - 2.02.003 Linie102
  - 2.02.004 Linie667
  - 2.02.005 Linie7391
  - 2.02.007 Linien-Netzplan naldo
  - 2.02.100 Busfahrpläne-Auswertung
  - 2.02.102 Bushaltestellen-OT
  - 2.02.103 Analyse Fahrpläne Lücken
- 2.03. Ortsteile - speziell
  - 2.03.002 Spießmühle Dietershofen
  - 2.03.003 Portrait Ortsteile Homepage Stadt Meßkirch
  - 2.03.004 OEK Dietershofen/Buffenhofen
  - 2.03.006 OEK Heudorf
  - 2.03.008 OEK Langenhart
  - 2.03.010 OEK Menningen
  - 2.03.011 OEK Rengetsweiler
  - 2.03.012 OEK Ringenbach
  - 2.03.013 OEK Rohrdorf
  - 2.03.101 Lage der Ortsteile - Karte
- 2.04. Pläne LRA SIG
  - 2.04.009 Haushaltsrede Gruene für 2017
  - 2.04.014 Artikel Ausbau Regiobus nicht geplant
- 2.05. Bevölkerungsstatistik
  - 2.05.001 Altersgruppen (auf Ortsteile verteilt)
  - 2.05.004 Bevölkerungsstatistik-Altersstruktur Meßkirch
  - 2.05.005 Bevölkerungsdichte Meßkirch
  - 2.05.008 Vorausrechnungen-mit Wanderung
  - 2.05.010 Bevölkerungsstatistik 2016 Amtsblatt 04-2017
  - 2.05.011 Statistik Fahrzeuge
  - 2.05.012 Statistik Haushalte
- 2.06. Meßkirch Stadt gesamt
  - 2.06.002 Verkehrsentwicklungskonzept Meßkirch\_Schlussbericht
  - 2.06.004 Homepage Meßkirch- Stadtportrait- Historisches
  - 2.06.005 Homepage Meßkirch- Schloss Meßkirch
  - 2.06.006 Homepage Schloss Meßkirch

### 3. Gesetze

- 3.01. PBefG - ÖPNVG BW
  - 3.01.001 Personenbeförderungsgesetz
  - 3.01.002 ÖPNVG\_BW
- 3.02. Gesetze Sekundärliteratur  
(keine Anlagen)

### 4. Umlandanbindung

- 4.01. DB-Regio  
(keine Anlagen)
- 4.02. NVBW - 3-Löwen
  - 4.02.002 NVBW-Homepage
- 4.03. Regiobus
  - 4.03.001 Anhörung zum Förderprogramm Regiobuslinien
  - 4.03.004 Karte Förderfähiges Netz-Anhörungsentwurf
  - 4.03.006 Regiobus-3-Löwen-Takt-Seite
  - 4.03.008 Regiobus-Ministerium-Förderung
  - 4.03.009 SIG-BUS\_Linienübersichtsplan
  - 4.03.012 SIG-BUS-Regiobus-Flyer-03-2016
- 4.04. Allgemeines
  - 4.04.001 Bahnen-Busse\_fuer\_Baden-Wuerttemberg
- 4.05. Mitfahrgelegenheiten
  - 4.05.001 BlaBlaCar-Wie es funktioniert
  - 4.05.002 bessemitfahren
  - 4.05.003 flinc-so gehts

### 5. Fragebogen

- 5.01. Rohfassung und Steuerung
  - 5.01.002 Fragebogen Mobilität Druckversion
  - 5.01.007 Amtsblatt-Ausgabe\_25\_vom\_23062017
  - 5.01.010 Amtsblatt-Ausgabe\_28\_vom14072017
- 5.02. Auswertung
  - 5.02.004 AuswertungsPDF durch EvaSys
  - 5.02.100 Eigene Auswertung Fragebogen

### 6. Förderungen

- 6.01. Förderungen
  - 6.01.001 ÖPNV-Finanzreform
  - 6.01.002 NVBW-Bürgerbus

### 7. Beispiele aus der Umgebung

- 7.01. Bürgerbus Pfullendorf
  - 7.01.001 BürgerbusPfullendorf-Stadthomepage
  - 7.01.002 BürgerbusPfullendorf-Homepage
- 7.02. MoDavo SIG
  - 7.02.001 Artikel Bürgerdialog Juli 2016
  - 7.02.002 Homepage MoDavo SIG
  - 7.02.008 Präsentation MoDavo-SIG Gemeinderat Herdwangen-Schönbach 25.10.2016
- 7.03. 3er Ringzug
  - 7.03.001 Der 3er-Ringzug

## Anlagen nummer Titel / Zitation

### 1.02.001 Bürgerbusse-3-Löwen

3-Löwen-Takt: Bürgerbus Baden-Württemberg, <https://www.3-loewen-takt.de/mobil-in-bw/buergerbusse/> [30.05.2017].

### 1.02.002 Bürgerbus-Ministerium Verkehr

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Bürger fahren für Bürger, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/buergerbusse/> [23.08.2017].

**1.02.003 ProBürgerbus - Wer wir sind**

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH:  
pro-bürgerbus-bw.de. Wer wir sind, <http://www.pro-bürgerbus-bw.de/index.php?menuid=2&reporeid=15> [23.08.2017].

**2.01.001 Ablachtalbahn-Homepage**

Ablachtal-Bahn GmbH: Ablachtal – Bahn GmbH,  
<http://www.ablachtal-bahn.de/>, [30.05.2017].

**2.01.002 Ablachtalbahn-Artikel-Schönes Schwaben 10-2008**

Fleischer, Korbinian: Durch den Hegau zum Bodensee. Auf den Spuren der Ablachtalbahn, <https://www.3-loewen-takt.de/fileadmin/Downloads/pdf/ablachtalbahn.pdf> [30.05.2017].

**2.01.003 Ablachtalbahn-Artikel-3-Löwen-Takt**

3-Löwen-Takt: Ablachtalbahn, <https://www.3-loewen-takt.de/freizeit/tourenvorschlaege/bahntouren/ablachtalbahn/> [30.05.2017].

**2.01.004 Ablachtalbahn-Interview Südkurier-Zwick 10-2013**

[Ohne Autor]: Meßkirchs Bürgermeister zur Ablachtalbahn: „Ohne Subventionen läuft gar nichts“. Meßkirchs Bürgermeister Arne Zwick im SÜDKURIER-Gespräch über die Zukunft der Ablachtalbahn, <http://www.suedkurier.de/region/kreis-konstanz/stockach/Messkirchs-Buergermeister-zur-Ablachtalbahn-8222-Ohne-Subventionen-laeuft-gar-nichts-8220;art372461,6383395> [30.05.2017].

**2.01.006 Ablachtalbahn-Artikel-Gutes Ergebnis 02-2016**

Moser, Gregor: Gutes Ergebnis für die Ablachtalbahn, <http://www.suedkurier.de/region/linzgau-zollern-alb/messkirch/Gutes-Ergebnis-fuer-die-Ablachtalbahn;art372566,8525224> [30.05.2017].

**2.01.009 Ablachtalbahn-Zug Bus Konzeption**

Grosse, Ulrich: Ablachtal-Bahn. Schnelle Verbindung von der Donau zum Bodensee. Eine Zug-Bus-Konzeption für den südlichen Landkreis Sigmaringen und den Norden des Landkreises Konstanz, Meßkirch (undatiert).

**2.01.010 Zukunftswerkstatt- Einbindung ins überregionale Schienennetz**

Landratsamt Sigmaringen/Stadt Meßkirch: Bericht Zukunftswerkstatt: Reaktivierung für den SPNV und Einbindung der Ablachtalbahn ins überregionale Schienennetz, Meßkirch 2016.

**2.02.002 Linie54**

Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Hg.): Linie 54, [https://www.naldo.de/fahrplan/tub\\_66054\\_\\_j17\\_.pdf](https://www.naldo.de/fahrplan/tub_66054__j17_.pdf) [12.07.2017].

**2.02.003 Linie102**

Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Hg.): Linie 102, [https://www.naldo.de/fahrplan/tub\\_03102\\_\\_j16\\_.pdf](https://www.naldo.de/fahrplan/tub_03102__j16_.pdf) [12.07.2017].

**2.02.004 Linie667**

Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Hg.): Linie 641/642/667/668, [https://www.naldo.de/fahrplan/tub\\_91641g\\_e09\\_.pdf](https://www.naldo.de/fahrplan/tub_91641g_e09_.pdf) [12.07.2017].

**2.02.005 Linie7391**

Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Hg.): Linie 7391, [https://www.naldo.de/fahrplan/tub\\_04391\\_\\_j17\\_.pdf](https://www.naldo.de/fahrplan/tub_04391__j17_.pdf) [12.07.2017].

**2.02.007 Linien-Netzplan naldo**

Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau: naldo Regionalnetz, [https://www.naldo.de/fileadmin/media/download/Netzplaene-Regio/naldo\\_Regio\\_2017-einfach.pdf](https://www.naldo.de/fileadmin/media/download/Netzplaene-Regio/naldo_Regio_2017-einfach.pdf) [25.08.2017].

**2.02.100 Busfahrpläne-Auswertung**

eigene Erstellung

**2.02.102 Bushaltestellen-OT**

eigene Erstellung

**2.02.103 Analyse Fahrpläne Lücken**

eigene Erstellung

**2.03.002 Spießmühle Dietershofen**

Spieß, Clemens: Spießmühle. Ferienregion Naturpark Obere Donau, <http://www.spiessmuehle.de/index.php> [18.05.2017].

**2.03.003 Portrait Ortsteile Homepage Stadt Meßkirch**

Stadt Meßkirch: Stadtportrait: Ortsteile,  
<https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Unsere-Stadt/Stadtportrait/Ortsteile> [10.08.2017].

**2.03.004 OEK Dietershofen/Bufenhofen**

Kölschbach, Thomas / Stadt Meßkirch:  
Ortsentwicklungskonzept Bufenhofen/Dietershofen, Meßkirch 2016. Online unter:  
<https://www.messkirch.de/de/Wirtschaft%2BBauen/Stadtentwicklung/Perspektivwerkst%C3%A4tten> [10.03.2017].

**2.03.006 OEK Heudorf**

Kölschbach, Thomas / Stadt Meßkirch:  
Ortsentwicklungskonzept Heudorf, Meßkirch 2016. Online unter:  
<https://www.messkirch.de/de/Wirtschaft%2BBauen/Stadtentwicklung/Perspektivwerkst%C3%A4tten> [10.03.2017].

**2.03.008 OEK Langenhart**

Kölschbach, Thomas / Stadt Meßkirch:  
Ortsentwicklungskonzept Langenhart, Meßkirch 2016. Online unter:  
<https://www.messkirch.de/de/Wirtschaft%2BBauen/Stadtentwicklung/Perspektivwerkst%C3%A4tten> [10.03.2017].

**2.03.010 OEK Menningen**

Siemensmeyer, Bernadette / Stadt Meßkirch: Bürgerwerkstatt 03. November 2015. Stadtteil Menningen. Dokumentation, Meßkirch 2016.

**2.03.011 OEK Rengetsweiler**

Siemensmeyer, Bernadette / Stadt Meßkirch: Bürgerwerkstatt 01. Dezember 2015. Stadtteil Rengetsweiler. Dokumentation, Meßkirch 2016.

**2.03.012 OEK Ringgenbach**

Siemensmeyer, Bernadette / Stadt Meßkirch: Bürgerwerkstatt 04. November 2015. Stadtteil Ringgenbach. Dokumentation, Meßkirch 2016.



**2.03.013 OEK Rohrdorf**

Siemensmeyer, Bernadette / Stadt Meßkirch: Bürgerwerkstatt 07. Dezember 2015. Stadtteil Rohrdorf. Dokumentation, Meßkirch 2016.

**2.03.101 Lage der Ortsteile - Karte**

Google Maps: Kartenausschnitt Meßkirch und seine Ortsteile, <https://www.google.de/maps/@48.0013212,9.13152,12.62z> [11.08.2017]. Markierungen vom Autor eingefügt.

**2.04.009 Haushaltsrede Gruene für 2017**

Kretschmann, Johannes F.: Rede zum Haushaltsplan 2017, [http://www.landkreis-sigmaringen.de/Haushaltsrede\\_Gruene.pdf](http://www.landkreis-sigmaringen.de/Haushaltsrede_Gruene.pdf) [06.07.2017].

**2.04.014 Artikel Ausbau Regiobus nicht geplant**

Buchmaier, Anna-Lena: Ausbau der Regiobus-Linie ist derzeit nicht geplant. Vertrag für Betreiber verlängert, in Schwäbische Zeitung 19.07.2017, [http://www.schwaebische.de/region\\_artikel,-Ausbau-der-Regiobus-Linie-ist-derzeit-nicht-geplant-\\_arid,10704735\\_toid,623.html](http://www.schwaebische.de/region_artikel,-Ausbau-der-Regiobus-Linie-ist-derzeit-nicht-geplant-_arid,10704735_toid,623.html) [24.07.2017].

**2.05.001 Altersgruppen (auf Ortsteile verteilt)**

Stadt Meßkirch: Bevölkerungsstatistik nach Ortsteilen, (aus dem Datenbestand der Stadt), 2013.

**2.05.004 Bevölkerungsstatistik-Altersstruktur Meßkirch**

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Anteil der Bevölkerung nach Altersjahren seit 1995 an der Bevölkerung insgesamt. Stadt Meßkirch (Kreis Sigmaringen), <http://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035810.tab?R=GS437078> [18.07.2017].

**2.05.005 Bevölkerungsdichte Meßkirch**

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Gemeindegebiet, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte seit 1961. Stadt Meßkirch (Kreis Sigmaringen), <http://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS437078> [18.07.2017].

**2.05.008 Vorausrechnungen-mit Wanderung**

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg:  
Bevölkerungsvorausrechnung bis 2035 mit Wanderungen  
nach 19 Altersgruppen, <http://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Vorausrechnung/98015023.tab?R=GS437078> [18.07.2017].

**2.05.010 Bevölkerungsstatistik 2016 Amtsblatt 04-2017**

Stadt Meßkirch: Einwohner-Statistik 2016, in: Amtsblatt  
Meßkirch Ausg.4/2017,  
<https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Aktuelles/Amtsblatt> [28.08.2017].

**2.05.011 Statistik Fahrzeuge**

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Bestand an  
Kraftfahrzeugen in den Gemeinden seit 1983 nach  
Fahrzeugart. Meßkirch (Kreis Sigmaringen),  
<http://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS437078>  
[16.08.2017].

**2.05.012 Statistik Haushalte**

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Private  
Wohnhaushalte nach Haushaltsgröße seit 2013. Meßkirch  
(Kreis Sigmaringen), <http://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS437078>  
[16.08.2017].

**2.06.002 Verkehrsentwicklungskonzept Meßkirch\_Schlussbericht**

Stadt Meßkirch: Verkehrsentwicklungskonzept. Schlussbericht,  
Meßkirch 2017.

**2.06.004 Homepage Meßkirch- Stadtportrait- Historisches**

Stadt Meßkirch: Stadtportrait: Historisches,  
<https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Unsere-Stadt/Stadtportrait/Historisches> [10.08.2017].

**2.06.005 Homepage Meßkirch- Schloss Meßkirch**

Stadt Meßkirch: Schloss Meßkirch,  
<https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Unsere-Stadt/Sehensw%C3%BCrdigkeiten%2BKultur/Schloss-Me%C3%9Fkirch> [10.08.2017].

**2.06.006 Homepage Schloss Meßkirch**

Stadt Meßkirch: Kultur und Museumszentrum. Schloss Meßkirch, <https://www.schloss-messkirch.de/willkommen> [10.08.2017].

**3.01.001 Personenbeförderungsgesetz**

Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert worden ist, <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/PBefG.pdf> [26.05.2017].

**3.01.002 ÖPNVG\_BW**

juris GmbH - Juristisches Informationssystem für die Bundesrepublik Deutschland: Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG), <http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=%C3%96PNVG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true> [21.08.2017].

**4.02.002 NVBW-Homepage**

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH: Wir über uns, <https://www.3-loewen-takt.de/wir-ueber-uns/nahverkehrsgesellschaft-baden-wuerttemberg/> [30.05.2017].

**4.03.001 Anhörung zum Förderprogramm Regiobuslinien**

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Anhörung zum Förderprogramm „Regiobuslinien“ gestartet, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/land-bringt-foerderprogramm-regiobuslinien-auf-den-weg/> [30.05.17].

**4.03.004 Karte Förderfähiges Netz-Anhörungsentwurf**

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg: Regiobuslinien in Baden-Württemberg (Förderfähiges Netz für Antragstellung durch die Landkreise - Anhörungsentwurf), [https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM\\_Anhang/150224\\_PM\\_Regiobusse\\_Anhang\\_Grafik\\_BW.PDF](https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/150224_PM_Regiobusse_Anhang_Grafik_BW.PDF) [30.05.17].

**4.03.006 Regiobus-3-Löwen-Takt-Seite**

3-Löwen-Takt: Mobil in BW / Regiobusse, <https://www.3-loewen-takt.de/mobil-in-bw/regiobusse/> [30.05.17].

**4.03.008 Regiobus-Ministerium-Förderung**

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur: Wichtiger Baustein für den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum. Minister Hermann überreicht Förderbescheide für die ersten fünf „Regiobuslinien“ im Land, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/wichtiger-baustein-fuer-den-ausbau-des-oeffentlichen-personennahverkehrs-im-laendlichen-raum/> [30.05.2017].

**4.03.009 SIG-BUS-Linienübersichtsplan**

KVB Sigmaringen GmbH: SIG Bus Linienübersichtsplan, <http://www.kvb-sig.de/default.asp?navid=35&lid=De&oid=001> [30.05.2017].

**4.03.012 SIG-BUS-Regiobus-Flyer-03-2016**

Landratsamt Sigmaringen (Hg.): Flyer RegioBus DonauBodensee, <http://www.kvb-sig.de/default.asp?navid=35&lid=De&oid=001> [30.05.2017].

**4.04.001 Bahnen-Busse\_fuer\_Baden-Wuerttemberg**

Hickmann, Gerd / Gericke, Markus (u.a.) / Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg: Bahnen und Busse für Baden-Württemberg, [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Bahnen-Busse\\_fuer\\_Baden-Wuerttemberg.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Bahnen-Busse_fuer_Baden-Wuerttemberg.pdf) [22.06.2017].

**4.05.001 BlaBlaCar-Wie es funktioniert**

Comuto SA: BlaBlaCar. So funktioniert's, <https://www.blablacar.de/wie-es-funktioniert> [23.08.2017].

**4.05.002 bessermittfahren**

Eppener, Stephan: bessermittfahren.de: Mitfahrgelegenheiten finden und anbieten, <https://www.bessermittfahren.de/> [23.08.2017].

**4.05.003 flinc-so gehts**

finc GmbH: flinc ganz einfach. So geht's, <https://finc.org/> [23.08.2017].

**5.01.002 Fragebogen Mobilität Druckversion**

eigene Erstellung

**5.01.007 Amtsblatt-Ausgabe\_25\_vom\_23062017**

Schweininger, Corinna: Bitte um Mithilfe! Umfrage zur Mobilität, in: Amtsblatt Meßkirch Ausg.25/2017, <https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Aktuelles/Amtsblatt> [23.06.2017].

**5.01.010 Amtsblatt-Ausgabe\_28\_vom14072017**

Schweininger, Corinna: Umfrage zur Mobilität/ÖPNV, in: Amtsblatt Meßkirch Ausg.28/2017, <https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Aktuelles/Amtsblatt> [14.07.2017].

**5.02.004 AuswertungsPDF durch EvaSys**

Automatische Erstellung durch das Fragebogenprogramm EvaSys

**5.02.100 Eigene Auswertung Fragebogen**

eigene Erstellung

**6.01.001 ÖPNV-Finanzreform**

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: ÖPNV-Finanzreform, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/faq-oepnv-finanzreform/> [23.08.2017].

**6.01.002 NVBW-Bürgerbus**

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH: Bürgerbus Baden-Württemberg. Mit Engagement unterwegs, <http://www.buergerbus-bw.de/index.php?id=90> [23.08.2017].

**7.01.001 BürgerbusPfullendorf-Stadthomepage**

Stadt Pfullendorf: Bürgerbus, <http://www.pfullendorf.de/stadt/aktuelles-stadtinfo/buergerbus/> [27.07.2017].

**7.01.002 BürgerbusPfullendorf-Homepage**

Hoffmann, Gerhard: BürgerBus Pfullendorf, <http://buergerbus-pfullendorf.de/index.php?seite=impressum> [27.07.2017].

**7.02.001 Artikel Bürgerdialog Juli 2016**

Landratsamt Sigmaringen: Bürgerdialog zur langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen, [http://www.landkreis-sigmaringen.de/2379.php?&publish\[id\]=383387&publish\[start\]=\[06.07.2017\]](http://www.landkreis-sigmaringen.de/2379.php?&publish[id]=383387&publish[start]=[06.07.2017]).

**7.02.002 Homepage MoDavo SIG**

Landratsamt Sigmaringen/FB Komm.u.Nahverkehr: Modellvorhaben Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen – MoDavo - SIG, <https://www.modavo-sig.de/> [06.07.2017].

**7.02.008 Präsentation MoDavo-SIG Gemeinderat Herdwangen-Schönach 25.10.2016 - Umfrageauswertung**

Landratsamt Sigmaringen/FB Komm.u.Nahverkehr: Gemeinderatssitzung 25.10.2016 Herdwangen-Schönach. "Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen", <https://www.modavo-sig.de/2016/10/25/gemeinderatssitzung-herdwangen-sch%C3%B6nach/> [06.07.2017].

**7.03.001 Der 3er-Ringzug**

Zweckverband Ringzug: Der 3er Ringzug, <http://www.ringzug.de/cms/de/1/HOME> [22.08.2017].

## 1. Einleitung

Die Mobilität im ländlichen Raum ist ein Thema, das ganz aktuell viele Kommunen beschäftigt. Zum ländlichen Raum gehören nach allgemeiner Definition alle Städte und Dörfer mit einer Einwohnerdichte unter 150 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Der ländliche Raum umfasst in Baden-Württemberg etwa 2/3 der Fläche, wobei etwa 1/5 der Bevölkerung hier lebt<sup>1</sup>.

Gerade in diesem Raum sind die sozialen und demographischen Veränderungen in der Gesellschaft spürbar, insbesondere im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Das Angebot bei Bus- und Bahnverbindungen wird immer schlechter und es scheint oft, als gäbe es keine Alternative zum privaten Pkw. Problematisch ist dies vor allem für diejenigen, die nicht mit dem Auto fahren dürfen oder können, wie zum Beispiel Schüler, ältere oder kranke Menschen.

Unstrittig ist, dass die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Mobilitätsangeboten zur Daseinsvorsorge gehört. Inwiefern und in welchem Umfang der Staat Mobilität anbieten muss, ist zwar nicht geregelt<sup>2</sup>, jedoch solle der ÖPNV nach §1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) „als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.“<sup>3</sup> Jeder Mensch sollte auch ohne ein eigenes Auto in der Lage sein, sich selbst zu versorgen. Dies schließt sowohl die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ein, als auch den Zugang zu medizinischen Versorgungseinrichtungen und zu sozialen und gesellschaftlichen Aktivitäten<sup>4</sup>. Mobilität ist ein wichtiger Teil der Lebensqualität des Einzelnen, wodurch sie auch zum Standortfaktor für die

---

<sup>1</sup> Vgl. Laberer, Positionspapier, S.4. Bauer gibt als Verhältnis etwa 70% der Fläche und 30% der Bevölkerung an. (Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.4.) Da Laberer der aktuellere Text ist, habe ich mich für diese Version entschieden.

<sup>2</sup> §5 ÖPNVG Baden-Württemberg: „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.“ (siehe Anlage 3.01.002)

<sup>3</sup> §1 ÖPNVG Baden-Württemberg (siehe Anlage 3.01.002)

<sup>4</sup> §3(2) ÖPNVG Baden-Württemberg (siehe Anlage 3.01.002); Vgl. Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.14-15.; DB Mobility Logistics AG, Flexible Bedienungsformen, S.4.; Laberer, Positionspapier, S.3.

Gemeinden im ländlichen Raum wird. Nur wer eine hohe Lebensqualität bieten kann, ist auch als Wohnort interessant<sup>5</sup>.

Der klassische Linienverkehr gerät wegen der schwindenden Nachfrage jedoch immer mehr in Finanzierungsnöte. Ein attraktives Angebot aufrecht zu erhalten ist oft schwierig, weshalb vielerorts alternative Konzepte entwickelt werden (müssen).

Eine allgemeingültige Patentlösung für alle kann es dabei nicht geben, da der ländliche Raum kein einheitliches Gebilde darstellt. Die grundlegende Situation, wie zum Beispiel die Topographie, das Vorhandensein von Geschäften oder die bestehende Infrastruktur, ist überall verschieden. Somit kann es *den* ländlichen Raum nicht geben, man muss vielmehr von den ländlichen Räumen sprechen<sup>6</sup>. Obwohl das grundlegende Problem also für alle gleich ist, sind die Auswirkungen und damit auch die möglichen Lösungen in jeder Region unterschiedlich<sup>7</sup>.

Neben der Daseinsvorsorge ist auch der Umweltschutz eine Triebfeder für die öffentliche Hand sich mit dem Thema Mobilität auseinanderzusetzen. Durch die Stärkung des öffentlichen bzw. gemeinschaftlichen Verkehrs können auch die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) – zum Beispiel die CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Flächenverbrauch pro Person<sup>8</sup> – abgeschwächt werden.

Ein modernes Mobilitätsmanagement umfasst dabei nicht nur die Entwicklung neuer alternativer Angebote, sondern wird als Instrument zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und –effizienzsteigerung genutzt. Durch geeignete Nahversorgungsangebote können zum Beispiel manche Verkehrswege vermieden werden, bevor sie überhaupt entstehen. Bauer und Waltern formulieren treffend: „Wenn etwas verkehrt steht, entsteht Verkehr“<sup>9</sup>. Oder es kann durch die Veränderung der Verkehrsmittelwahl des Einzelnen eine bessere Auslastung von zum Beispiel Bussen erreicht

---

<sup>5</sup> Vgl. DB Mobility Logistics AG, Flexible Bedienungsformen, S.4.; Laberer, Positionspapier, S.3.

<sup>6</sup> Vgl. Laberer, Positionspapier, S.4.

<sup>7</sup> Vgl. Laberer, Positionspapier, S.11.

<sup>8</sup> Vgl. Waltern, Klimaschutz und Mobilität, S.6.

<sup>9</sup> Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.9.; Waltern, Klimaschutz und Mobilität, S.8.



werden. Diese werden somit effizienter und der Individualverkehr wird auf den öffentlichen verlagert<sup>10</sup>. Eine bessere Effizienz kann auch durch die technische Weiterentwicklung zum Beispiel beim Verbrauch oder in der E-Mobilität erreicht werden<sup>11</sup>. Ziel ist es mittels Angeboten und gezielter Kommunikation die Nachfrage zu beeinflussen und langfristig ein Umdenken der Bevölkerung zu erreichen<sup>12</sup>. Vielerorts ist jedoch festzustellen, dass das hierfür nötige Problembewusstsein noch nicht besteht<sup>13</sup>.

Es gibt bereits zahlreiche Ansätze und Projekte, die erprobt wurden und zum Teil sehr erfolgreich waren. Trotz der unterschiedlichen Ausgangslagen muss also nicht jeder „das Rad neu erfinden“. Man sollte sich vielmehr umsehen, wie andere die Probleme gelöst haben und die Übertragbarkeit der Lösungen auf die eigene Situation prüfen.

In meiner Arbeit möchte ich dies nun für die Stadt Meßkirch tun. Zu Beginn werde ich in einem allgemeinen Teil die oben genannten sozialen und demographischen Entwicklungen und deren Einflüsse auf den ÖPNV näher ausführen. Das Kapitel soll jedoch kurz gehalten werden und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Da die aktuellen und zukünftigen Schwierigkeiten in der Organisation des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) jedoch auf diesen grundlegenden Entwicklungen basieren, können sie nicht gänzlich ausgeblendet werden.

Im Anschluss an diesen allgemeinen Teil folgt die konkrete Betrachtung des von mir gewählten ländlichen Raums: der Stadt Meßkirch im Landkreis Sigmaringen. Einleitend werde ich kurz mein methodisches Vorgehen bei der Untersuchung des Raums erläutern und kritisch reflektieren. Danach folgt die Darstellung der konkreten Situation vor Ort, die – wie oben beschrieben – Grundlage ist, für die Entwicklung

---

<sup>10</sup> Vgl. Stiewe, Mobilitätsmanagement, S.98-99.; Waltern, Klimaschutz und Mobilität, S.9-10.

<sup>11</sup> Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.10. Dies liegt natürlich nur bedingt in der Hand der Kommunen. Sie kann E-Mobilität o.ä. fördern, die technische Entwicklung kann sie nicht leisten.

<sup>12</sup> Vgl. Stiewe, Mobilitätsmanagement, S.105,109.

<sup>13</sup> Vgl. Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.29.; Laberer, Positionspapier, S.8.

geeigneter Lösungsansätze. Die Arbeit teilt sich hierbei in zwei Schwerpunkte: Zum einen die Untersuchung der Mobilität zwischen der Kernstadt Meßkirch und ihren sieben Ortsteilen und zum anderen die Mobilität zwischen Meßkirch und den umliegenden Städten der Region. Es sollen jeweils die konkreten Probleme vor Ort aufgezeigt und anhand von Projektbeispielen anderer Städte Lösungsmöglichkeiten formuliert werden. Den Abschluss bilden das Fazit und ein kleiner Ausblick.

Während der gesamten Untersuchung werden Fernverkehre und Nahversorgungslösungen vor Ort nicht betrachtet, da dies den Rahmen der Arbeit sprengen würde.

## **2. Wesentliche gesellschaftliche Entwicklungen und Einflüsse auf den ÖPNV**

### **2.1 Entwicklungen gestern und heute**

Der ÖPNV erfuhr in der zweiten Hälfte des 19. Jh. im Zusammenhang mit der industriellen Revolution einen starken Aufschwung. Die Städte wuchsen schnell an Einwohnern und dehnten sich aus, wodurch für die Menschen die Wege zwischen Arbeitsstätte und Wohnort immer weiter wurden. Dies gilt insbesondere auch für diejenigen, die die bisherige landwirtschaftliche Selbstversorgung aufgaben und aus den umliegenden Dörfern in die Stadt gelangen mussten, um in den Fabriken zu arbeiten. Diese Wege mussten meist zu Fuß überwunden werden, da sich bei weitem nicht jeder ein Fahrrad leisten konnte. Die Nachfrage nach einem Massenverkehrsmittel war also hoch.

Der größte Konkurrent des Busverkehrs ist heute das Auto. Bereits zwischen den Weltkriegen stieg die Zahl der Autobesitzer an, der entscheidende Durchbruch kam dann in den 1950ern und 60ern. Die Gesellschaft wurde schnell weitreichend motorisiert, da Pkws für breite Bevölkerungsgruppen erschwinglich wurden<sup>14</sup>.

Diese Entwicklung ging einher mit grundlegenden Veränderungen der Versorgungsgewohnheiten der Menschen. Im Zusammenhang mit der

---

<sup>14</sup> Vgl. Evans: Freiwahl, S.31.

Motorisierung der Bevölkerung konnten nun großflächige Supermärkte an den Stadträndern die kleinen, oft spezialisierten Einzelhandelsgeschäfte in den Innenstädten ablösen<sup>15</sup>. Sie boten ein umfassenderes Warenangebot und bequemere Parkmöglichkeiten. Durch das neue Konzept der Selbstbedienung mit abgepackten Standardmengen, die mithilfe von Einkaufswagen und Auto leicht transportiert werden konnten, entstand eine wichtige Zeitersparnis<sup>16</sup>. Durch die flächendeckende Verbreitung von Kühlschränken und die Verbesserung der Tiefkühltechnik wurde nun außerdem eine Vorratshaltung in größerem Umfang möglich. Dadurch wiederum konnte der tägliche Einkauf der Frauen durch einen einzigen Wochenendeinkauf ersetzt werden. Dies wiederum war wichtig, da sich allgemein ein Wandel der Rolle der Frau vollzog. Durch ihre zunehmende Berufstätigkeit fehlte die Zeit für tägliche Besorgungen, und Großeinkauf und Vorratshaltung wurden wichtige Bestandteile der Alltagsorganisation<sup>17</sup>. Diese Entwicklungen führten im Laufe der Zeit zur Ausdünnung der Versorgungsstrukturen, welche neben dem Einzelhandel auch die Gesundheitsversorgung und Dienstleistungen von Banken, Post, etc. erfasste. Damit stieg die Abhängigkeit vom eigenen Auto kontinuierlich an<sup>18</sup>.

Die flächendeckende Verbreitung des Pkw hatte daneben auch Auswirkungen auf den ÖPNV: schon in den 1960ern waren sinkende Fahrgastzahlen zu beobachten.<sup>19</sup> Der Besitz eines eigenen Pkws wurde in dieser Zeit außerdem zum Statussymbol, was die Position des ÖPNV weiter erschwerte. Erst in jüngster Zeit lässt sich ein Trend zum „Nutzen statt Besitzen“ beobachten<sup>20</sup>. Dieser bedingt, dass gerade in den Ballungszentren Carsharing-Angebote zum Teil sehr erfolgreich sind<sup>21</sup>.

---

<sup>15</sup> Vgl. Teuteberg, Lebensmittelhandel, S.59.

<sup>16</sup> Vgl. Kähler, Tante Emma, S.44-47.; Teuteberg, Lebensmittelhandel, S.59-62.

<sup>17</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.19.; Teuteberg, Lebensmittelhandel, S.59-62.

<sup>18</sup> Vgl. Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.27.

<sup>19</sup> Vgl. Heckens, Bürgerbus, S.67.

<sup>20</sup> Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.10.; Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.25.; Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.20.; Waltern, Klimaschutz und Mobilität, S.10.

<sup>21</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.20.; Glotz-Richter, mobil.punkte, S.76-87.

Eine weitere gesellschaftliche Entwicklung, die Einfluss auf den ÖPNV hat, ist die Pluralisierung und Individualisierung der Gesellschaft. Der Idealtypus der ‚Bürgerlichen Familie‘, bestehend aus Eltern und zwei bis drei Kindern, wurde bereits Mitte der 1960er Jahre aufgebrochen. Stattdessen sind heute vielfältige Lebens- und Wohnformen möglich, was bedeutet, dass auch die Mobilitätsbedürfnisse vielfältiger und individueller werden<sup>22</sup>. Ältere Alleinstehende haben dabei andere Wegeziele und andere Ansprüche an Mobilitätsangebote, als Familien mit Kindern und wenig Einkommen oder als Berufspendler mit flexiblen Arbeitszeiten und hohem Einkommen<sup>23</sup>. Die Bündelung dieser Vielfalt an Quell- und Zielorten, gepaart mit dem Bedürfnis nach zeitlicher Flexibilität, die für einen attraktiven ÖV nötig wäre, ist oft mit einem klassischen Linienangebot nicht zu erreichen<sup>24</sup>.

Ebenfalls eine Entwicklung der jüngsten Zeit ist die rasante Weiterentwicklung und Vernetzung der Kommunikations- und Informationstechnik. Die Mobilitätsangebote der Zukunft sollten sich diese in jedem Fall zunutze machen. In der Gegenwart liegt hier jedoch noch ein hohes Konfliktpotential, da diese Technik (noch) nicht die gesamte Gesellschaft durchdrungen hat. Es ist zu berücksichtigen, dass viele ältere Personen sie mangels Kenntnis nicht nutzen können und dass im ländlichen Raum mancherorts keine vollständige Netzabdeckung besteht.

Will nun also ein modernes Mobilitätskonzept Akzeptanz finden und Veränderungen im Denken der Menschen und damit in der Nachfrage erreichen, muss es die Entwicklungen und Grundeinstellungen der Gesellschaft berücksichtigen.

---

<sup>22</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.18-20.

<sup>23</sup> Vgl. Ahrend, Familienfreundliche Mobilität, S.12-24.; Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.4.

<sup>24</sup> Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.4.; Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.28.

## **2.2 Entwicklungen morgen**

Neben den gerade ausgeführten vergangenen und aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen werden auch zukünftige, wie der demographische Wandel, den ÖPNV stark beeinflussen. Dieser betrifft sowohl die Bevölkerungszahl, als auch die Bevölkerungsstruktur.

Durch sinkende Geburtenraten schrumpft die Gesellschaft, was im ohnehin schwächer besiedelten ländlichen Raum besonders spürbar wird<sup>25</sup>. In Bezug auf den ÖPNV setzt dieser Bevölkerungsrückgang eine Abwärtsspirale in Gang, die nur schwer (vielleicht sogar überhaupt nicht) zu stoppen ist: Durch die Schrumpfung der Gesellschaft sinkt die absolute Nachfrage nach öffentlicher Mobilität. Je dünner die Besiedelung und damit die Nachfrage ist, desto schwieriger wird es den ÖPNV wirtschaftlich zu betreiben. Ein zunehmend defizitärer Betrieb führt dann dazu, dass das Angebot verringert wird, wodurch die Attraktivität sinkt, was zum Verlust von Fahrgästen führt<sup>26</sup>. Vor allem der Rückgang der Schülerzahlen ist ein Problem, da diese die Hauptnachfragegruppe des ÖPNV sind. Hinzu kommt, dass durch mangelnde Schülerzahlen Schulen zusammengelegt werden. Dadurch werden Entfernungen und damit auch Fahrzeiten länger, was sich wiederum negativ auf die Attraktivität auswirkt.

Durch die gleichzeitig immer höher werdende Lebenserwartung, wird der Anteil der älteren Menschen in der Gesellschaft in den nächsten Jahrzehnten stark steigen<sup>27</sup>. Der Alterungseffekt wird im ländlichen Raum zudem durch eine starke Abwanderungsbewegung verstärkt. Gerade junge Menschen zieht es oft wegen fehlender Ausbildungsmöglichkeiten vor Ort oder wegen größerer beruflicher Chancen in die Städte. Meistens bleiben sie dort, was zu noch weniger Kindern im Betrachtungsraum führt. Die Älteren, die sich im Verlauf ihres Lebens eine Existenz auf dem Land aufgebaut haben, bleiben zurück.

---

<sup>25</sup> Vgl. Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.17-19.

<sup>26</sup> Vgl. Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.20-24.; DB Mobility Logistics AG, Flexible Bedienungsformen, S.4.; Heckens, Bürgerbus, S.67.

<sup>27</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.16-17.

Ähnliche Folgen wie für den ÖPNV hat der demographische Wandel für die Einrichtungen der Nahversorgung und der medizinischen Versorgung. Auch hier besteht ein Trend zu Konzentration und Reduzierung, was dazu führt, dass Wege weiter werden und mehr Mobilitätsbedarfe als bisher entstehen. Diese Bedarfe so zu bündeln, dass sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden können, ist jedoch schwer<sup>28</sup>.

Um diesen entstehenden Versorgungslücken entgegenzuwirken gibt es nun prinzipiell zwei Möglichkeiten. Zum einen können mobile Versorgungsangebote, wie ein ‚rollender Supermarkt‘, Bäckerwagen oder mobile Ärzte, in die betroffenen Orte geschickt werden. So können sich die Menschen vor Ort versorgen, ohne selbst mobil zu sein<sup>29</sup>. Zum anderen können die klassischen Linienangebote durch flexible Angebote ergänzt werden. Hierbei gibt es sehr vielseitige Lösungsansätze vom Rufbus, der die Standardlinie nur bei vorheriger Anmeldung eines Bedarfs bedient, bis hin zu Bürgerfahrdiensten, bei denen ehrenamtliche Vereine einen Haus-zu-Haus-Verkehr anbieten. Beide Varianten haben ihre rechtlichen, organisatorischen und wirtschaftlichen Tücken. Umsetzbarkeit und Rentabilität müssen jeweils im Einzelfall geprüft werden.

Auch Carsharing-Angebote, Mitfahrzentralen und die Förderung des Radverkehrs, oder Kombinationen aus allen, können Lösungen sein<sup>30</sup>. Es gibt hier ein äußerst weites Feld an Variationen, die bereits getestet wurden und die jeweils auf die Bedarfe und Wünsche der Einwohner zugeschnitten sind. Entscheidend ist, dass diese alternativen Angebote stets nur dazu dienen, die Lücken in der normalen Standardlinie zu schließen und diese zu ergänzen. Sie sollen und dürfen niemals mit dieser

---

<sup>28</sup> Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.4.; Laberer, Positionspapier, S.5.

<sup>29</sup> Diese Möglichkeiten werden hier nicht weiter verfolgt, um den gegebenen Rahmen nicht zu sprengen und das Kernthema nicht zu verlassen. Beispiele von Komm-In Markt bis Wursttaxi finden wir bei: Ahrend, Familienfreundliche Mobilität, S.35-40,45.; Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.21-22.; Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.45-56.; Laberer, Positionspapier, S.13.; Landesanstalt, Arbeitsmaterialie 31, S.11.

<sup>30</sup> Erfolge haben Carsharing Projekte allerdings vor allem in Ballungsräumen, wo ein hoher Parkdruck besteht und die täglichen Wege zur Arbeit per ÖPNV gesichert sind. Im ländlichen Raum kann ein solches Angebot höchstens dazu anregen auf das Zweit- oder Drittauto zu verzichten, da allgemein die Abhängigkeit vom eigenen Pkw (noch) zu hoch ist. Vgl. Glotz-Richter, mobil.punkte, S.76,80.

in Konkurrenz stehen<sup>31</sup>. Ebenso entscheidend ist, dass sie die Bedürfnisse der potentiellen Fahrgäste wirklich erfüllen<sup>32</sup>. Ist dies nicht der Fall, werden sie nicht angenommen werden.

### **3. Methodisches Vorgehen**

Ziel der Arbeit war es die Mobilität im konkreten Fall der Stadt Meßkirch zu untersuchen. Vorhandene Zustände sollten analysiert, eventuell vorhandene Probleme aufgezeigt und passende Lösungen entwickelt werden. Um dies zu erreichen musste zunächst die Situation vor Ort erfasst werden. Wie liegen die Ortsteile im Verhältnis zur Stadt? Um welche Größenordnungen / Einwohnerzahlen geht es? Wo gibt es welche Versorgungseinrichtungen? Was ist an ÖPNV vorhanden und wo liegen überhaupt die Probleme? Werden die vermeintlich erkannten Probleme auch von den Bürgern als solche wahrgenommen? Gibt es überhaupt ein Problembewusstsein bei der Bevölkerung? All dies waren Fragen, die geklärt werden mussten.

Zur Erörterung der derzeitigen Mobilitätssituation zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt sowie zwischen der Stadt und dem Umland zog ich die Fahrpläne der diversen dort eingesetzten Linienbusse heran. Verbindungen, Routen und Frequenzen ergaben sich aus deren näheren Untersuchung. Hierbei galt es zu definieren, was als Lücke gelten soll. In der von mir konsultierten Literatur wurden hierzu keine Angaben für den ländlichen Raum gemacht. Einen halbstündlichen Takt, wie er für städtische Ballungsräume üblich ist, kann man hier nicht erwarten. Ein ähnliches Problem ergab sich bei der Analyse der Bushaltestellen: welche Entfernungen werden hier als zumutbar definiert und ab wann müsste man eine Lücke sehen?

Methodisch unproblematisch war die Recherche zu Projektbeispielen anderer Städte. Hierzu gibt es seit einigen Jahren zahlreiche Dokumentationen. Die Darstellung der Projekte soll in der vorliegenden Arbeit bewusst kurz gehalten werden.

---

<sup>31</sup> §13(2)Nr.3 a) und b) PBefG (siehe Anlage 3.01.002)

<sup>32</sup> Vgl. DB Mobility Logistics AG, Flexible Bedienungsformen, S.2.

Trotz kleinerer Tücken war die Recherche und Interpretation dieser ‚harten‘, faktischen Daten weniger problematisch, als die Wahrnehmungen und Einstellungen der Bürger zu eruieren. Um aktuelle Daten zu erhalten konsultierte ich zum einen die Ortsentwicklungskonzepte (OEK) und das Verkehrsentwicklungskonzept der Innenstadt (VEK) und bediente mich zum anderen des Mittels der Umfrage.

Da die OEK und das VEK mit den Bürgern gemeinsam erarbeitet wurden, konnte ich diese als Quelle dafür nutzen, was die Bürger ganz aktuell beschäftigt. Die Konzepte behandeln zwar nicht primär die Mobilität, trotzdem waren sie für eine Einschätzung der Lage hilfreich. Sie zeigen außerdem, welche Lösungen bereits beschlossen wurden. So wurde zum Beispiel schnell klar, dass die Untersuchung der Radwegeverbindungen kein Teil dieser Arbeit sein müsste, da die hierfür wichtigen Entscheidungen bereits angestoßen wurden.

Weit kritischer ist die Umfrage und vor allem ihr Ausgang zu sehen. Fakt ist: die Umfrage lieferte wegen des sehr geringen Rücklaufs keine repräsentativen Ergebnisse. Sie wurde im Amtsblatt, auf der Homepage und auf der Facebook-Seite der Stadt Meßkirch angekündigt und beworben. Außerdem streute ich sie per E-Mail an die Stadtverwaltung und den Gemeinderat mit der Bitte sie auch weiterzuleiten. Grundsätzlich wurde sie als Online-Umfrage durchgeführt, aber es gab auch die Möglichkeit den Fragebogen auf Papier auszufüllen. Sie im Ganzen im Amtsblatt abzdrukken war aus Kostengründen nicht möglich. Auf der Homepage der Stadt wurde deshalb neben dem Link zur Online-Umfrage eine Version im PDF-Format hinterlegt, sodass der Fragebogen leicht ausgedruckt werden konnte. In meinem Aufruf bat ich darum diese Möglichkeit zu nutzen, um auch den Bürgern ohne Internet die Teilnahme zu ermöglichen. Für diesen Personenkreis stellte ich auch die Möglichkeit bereit, einen Bogen im Stadtbauamt bei mir abzuholen/auszufüllen, bzw. dies am Wochenmarkt an meinem Stand zu tun<sup>33</sup>. Die Laufzeit der Umfrage betrug vier Wochen, wobei ich darauf achtete, dass keine

---

<sup>33</sup> Vgl. Schweininger, Bitte um Mithilfe!, S.7. (siehe Anlage 5.01.007); Schweininger, Umfrage, S.5. (siehe Anlage 5.01.010); Papierfragebogen (siehe Anlage 5.01.002)



Ferienzeit war. Schlussendlich wurden trotz aller Bemühungen nur 82 Bögen ausgefüllt, was bei 8.300 Einwohnern eine verschwindend geringe Rücklaufquote bedeutet. Die Verteilung von Männern und Frauen sowie der Altersgruppen war dabei relativ gleichmäßig. Dies kann man von der räumlichen Verteilung der Stimmen nun wiederum nicht behaupten. Hier kamen 75% der Stimmen aus der Kernstadt, 12% aus Rohrdorf, aus zwei Ortsteilen kamen gar keine Stimmen. Die verbliebenen 13% der Stimmen verteilen sich ungleichmäßig auf die restlichen vier Ortsteile<sup>34</sup>. Gerade die Stimmen aus den Ortsteilen wären jedoch zur Bedarfsermittlung bezüglich der Mobilität zwischen ihnen und der Kernstadt wichtig gewesen.

Bei der Interpretation der Umfrageergebnisse muss dies stets berücksichtigt werden. Rückschlüsse können nicht mit Sicherheit auf die Gesamtbevölkerung der Stadt übertragen werden. Wenn möglich sollte versucht werden, sie durch andere Quellen zu bestätigen. Trotzdem bieten die erhaltenen Antworten zumindest kleine und durchaus wichtige Einblicke in die Bedarfe der Meßkircher.

Da die Arbeit als Ganzes nur zum Teil auf der Umfrage aufbaut, ist sie insofern nicht gefährdet.

Bei allen erhobenen Daten – sei es aus der Umfrage oder aus den Fahrplänen – muss außerdem klar sein, dass es sich um Momentaufnahmen handelt. Bevölkerungszahlen entwickeln sich, Bedürfnisse und Meinungen ändern sich und Linienpläne werden an diese Veränderungen wenn nötig angepasst. Neue Förderprogramme von Land oder Bund und auch die örtliche Politik beeinflussen Maßnahmen und Prioritäten. Wird das Thema also zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgegriffen, müssen die Ergebnisse dieser Arbeit auf ihre Aktualität geprüft werden.

---

<sup>34</sup> Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100)

#### **4. Die Stadt Meßkirch**

Die Stadt Meßkirch ist eine Kleinstadt in der Region zwischen Bodensee und Donau, im Landkreis Sigmaringen. Sie hat etwa 8.300 Einwohner und gliedert sich in die Kernstadt Meßkirch und sieben Teilorte: Dietershofen/Buffenhofen, Heudorf, Langenhart, Menningen, Rengetsweiler, Ringgenbach und Rohrdorf. In der Kernstadt leben etwa 6.000 Einwohner, im kleinsten Ortsteil etwa 130, im größten etwa 800 Menschen<sup>35</sup>. Die Bevölkerungsdichte für die Stadt insgesamt liegt bei 109 Einwohner/km<sup>2</sup><sup>36</sup>. Damit fällt sie unbestritten unter die anfangs genannte Definition des ländlichen Raums mit maximal 150 Einwohner/km<sup>2</sup>. Für die einzelnen Ortsteile berechnet (ohne die Kernstadt) liegt die Dichte im Durchschnitt bei nur 53,6 Einwohner/km<sup>2</sup><sup>37</sup>.

Zur Analyse der Altersstruktur der gesamten Stadt bediente ich mich der Daten, die beim Statistischen Landesamt Baden-Württemberg vorliegen. Die Tabelle dort zeigt die Anzahl der Personen für jedes einzelne Lebensjahr (also z. Bsp. alle 20-Jährigen, alle 21-Jährigen usw.)<sup>38</sup>. Um dies etwas übersichtlicher zu machen, bildete ich folgende Altersgruppen: „Kinder/Schüler“ für alle 0-20-Jährigen, „Erwachsene (21-40)“ und „Erwachsene (41-60)“ für die jeweilige Altersgruppen in Klammern, „Rüstige Rentner“ für die 61-80-Jährigen und „Rentner 80+“ für alle, die 81 Jahre alt und älter sind<sup>39</sup>. Daraus ergab sich folgende Verteilung in %:

---

<sup>35</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, Einwohner-Statistik Amtsblatt, S.4. (siehe Anlage 2.05.010)

<sup>36</sup> Vgl. Statistisches Landesamt, Bevölkerungsdichte. (siehe Anlage 2.05.005)

<sup>37</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, Einwohner-Statistik Amtsblatt, S.4. (siehe Anlage 2.05.010); Stadt Meßkirch, Stadtportrait Ortsteile. (siehe Anlage 2.03.003)

<sup>38</sup> Vgl. Statistisches Landesamt, Anteil der Bevölkerung nach Altersjahren. (siehe Anlage 2.05.004)

<sup>39</sup> Methodisch ist folgendes Anzumerken: Die Unterteilung bei vollen Zehnern dient der Vergleichbarkeit mit anderen Bevölkerungsstatistiken, die Gruppen spiegeln verschiedenen Lebensabschnitte und ergaben sich während der Analyse. Bei der zuvor schon auf den Weg gebrachten Umfrage hatte ich für die verschiedenen Lebensabschnitte leicht verschobene Altersgruppen gebildet. Da die Daten des Statistischen Landesamtes oft keine Fünferschritte abbilden, entsteht hier ein kleines Problem bei der Vergleichbarkeit – dieses erscheint jedoch in diesem Rahmen unschädlich.

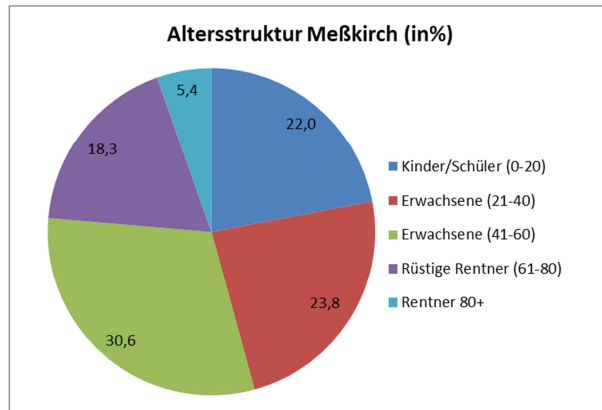


Abb.1: Eigene Darstellung auf Basis der Daten des Statistischen Landesamts.<sup>40</sup>

Betrachtet man die Entwicklung dieser Altersgruppen von 1995 bis 2015 fällt auf, dass die Anteile der beiden Gruppen bis 40 Jahre jeweils sinken, wobei die Gruppen der über 40-Jährigen zum Teil stark ansteigen, bzw. annähernd gleich bleiben.

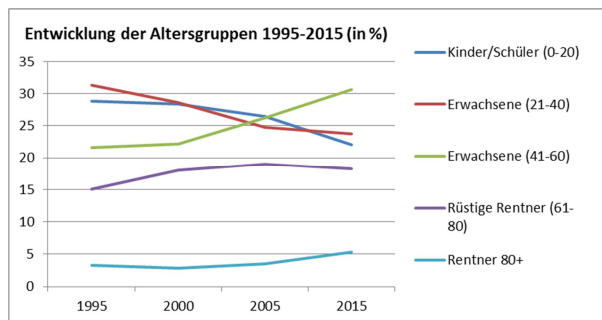


Abb.2: Eigene Darstellung auf Basis der Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg<sup>41</sup>.

Verdichtet man die Aufteilung und vergleicht nur die Zahlen der unter und der über 40-Jährigen ergibt sich für das Jahr 2015 ein Verhältnis von rund 46 zu 54% zugunsten der älteren Generationen. 1995 lag dieses Verhältnis bei rund 60 zu 40% zugunsten der jüngeren.

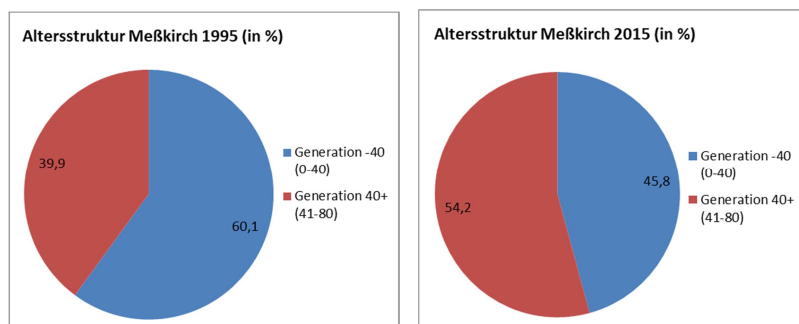


Abb.3 und 4: Eigene Darstellung auf Basis der Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg<sup>42</sup>.

<sup>40</sup> Vgl. Statistisches Landesamt, Anteil der Bevölkerung nach Altersjahren. (siehe Anlage 2.05.004)

<sup>41</sup> Vgl. Statistisches Landesamt, Anteil der Bevölkerung nach Altersjahren. (siehe Anlage 2.05.004)

Bereits die Entwicklung seit 1995 zeigt also eine deutliche und zunehmende Verschiebung der Altersstruktur.

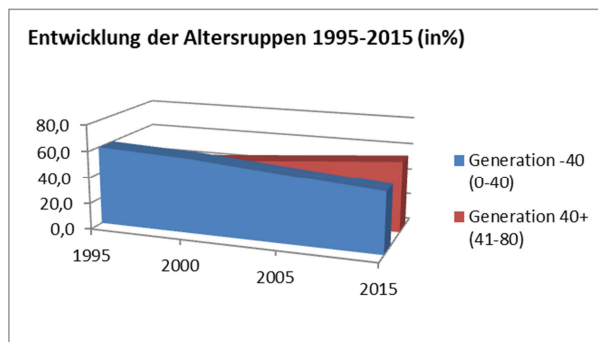


Abb.5: Eigene Darstellung auf Basis der Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg<sup>43</sup>.

Auch für die Zukunft ist nach den Hochrechnungen des Statistischen Landesamts eine für den demographischen Wandel typische Entwicklung zu erwarten. Der Bevölkerungsrückgang fällt dabei bis 2035 eher wenig ins Gewicht. Von 2015 bis 2035 wird ein Rückgang von 8.203 Einwohnern auf 8.154 Einwohner vorausgesagt<sup>44</sup> – dies entspricht rund 0,6%. Bei der Altersstruktur wird jedoch die eben festgestellte Verschiebung weiter fortschreiten.

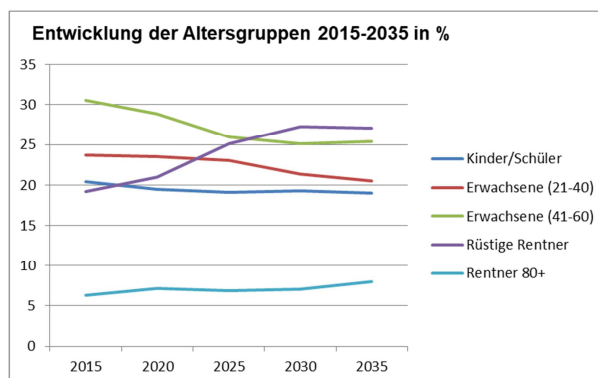


Abb.6: Eigene Darstellung auf Basis der Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg<sup>45</sup>.

Auch hier habe ich zur Übersichtlichkeit und Vergleichbarkeit die oben beschriebenen Gruppen gebildet und prozentuale Entwicklungen errechnet. Die Zahl der „Kinder/Schüler“ sinkt um 1,36% und die der

<sup>42</sup> Vgl. Statistisches Landesamt, Anteil der Bevölkerung nach Altersjahren. (siehe Anlage 2.05.004)

<sup>43</sup> Vgl. Statistisches Landesamt, Anteil der Bevölkerung nach Altersjahren. (siehe Anlage 2.05.004)

<sup>44</sup> Vgl. Statistisches Landesamt, Bevölkerungsvorausrechnung bis 2035. (siehe Anlage 2.05.008); Zu- und Abwanderungen sind hierbei mit eingerechnet.

<sup>45</sup> Vgl. Statistisches Landesamt, Bevölkerungsvorausrechnung bis 2035. (siehe Anlage 2.05.008)

jungen Erwachsenen um 3,15%. Interessant ist, dass auch der Anteil der älteren Erwachsenen sinken wird und zwar um satte 5,15%. Es handelt sich hierbei um die Gruppe die 2015 die zahlenmäßig unterlegene Gruppe der 21-40jährigen gebildet hat. Der Anteil der 2015 noch stark besetzten älteren Erwachsenen wird in der Folge zur Gruppe der „Rüstigen Rentner“, welche mit einem Plus von 7,9% sehr deutlich zunehmen wird. Auch die Gruppe „Rentner 80+“ nimmt nach den Hochrechnungen um 1,76% zu. Für Meßkirch bedeutet dies folgende Verteilung für 2035:

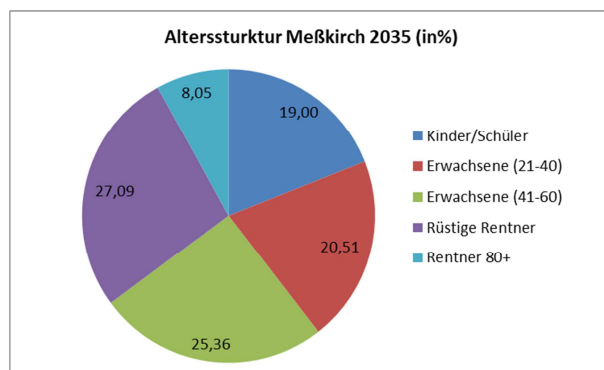


Abb.7: Eigene Darstellung auf Basis der Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg<sup>46</sup>.

Die Versorgungslage in der Kernstadt ist als sehr gut zu beschreiben. Es gibt diverse Supermärkte und Discounter, die alle Güter des täglichen Bedarfs führen. Außerdem gibt es verschiedene Einzelhandelsgeschäfte, deren Sortiment auch andere Bereiche bedient, wie zum Beispiel Blumenläden, Baumärkte, Bekleidungsgeschäfte und Sonderpostenmärkte. Auch an Gastronomie und ärztlicher bzw. allgemein medizinischer Versorgung mangelt es nicht.

Die Stadt Meßkirch hat außerdem ein breites Angebot an Kultureinrichtungen zu bieten, welches z.T. aus ihrer prachtvollen Vergangenheit herrührt. Im Mittelalter wurden unter der Herrschaft der Herren von Zimmern zahlreiche schmucke Gebäude in der Stadt errichtet, die der Stadt noch heute einen besonderen Flair verleihen. Insbesondere ist hier das Schloss zu nennen, das in der Frühen Neuzeit sogar Herrschaftssitz der Meßkircher Linie der Herren von Fürstenberg wurde. Dies bescherte

<sup>46</sup> Vgl. Statistisches Landesamt, Bevölkerungsvorausrechnung bis 2035. (siehe Anlage 2.05.008)

der Stadt Ansehen und wirtschaftlichen Wohlstand<sup>47</sup>. Heute beherbergt das Schloss unter anderem ein Oldtimermuseum, das Martin-Heidegger-Museum mit zugehörigem Archiv und die Kreisgalerie. Außerdem wird der große Festsaal für diverse Veranstaltungen genutzt<sup>48</sup>. Weitere Kultur- und Freizeitangebote werden in der Stadthalle oder durch das Projekt ‚Campus Galli‘<sup>49</sup> angeboten.

Die eingangs erwähnten Ziele der Daseinsvorsorge können also erreicht werden, wenn diese Einrichtungen in der Kernstadt für alle Bürger mittels öffentlicher Mobilitätsangebote erreichbar sind.

Aus Sicht des überörtlichen Pkw-Verkehrs liegt die Stadt günstig an der Kreuzung zwischen B311 (Geisingen – Tuttlingen – Ulm) und B313 (Plochingen – Sigmaringen – Stockach), wodurch sie sehr gut erreichbar ist. Sie liegt außerdem an der Hegau-Ablachtal-Bahn (Mengen – Stockach – Radolfzell), die jedoch 1982 für den Personenverkehr eingestellt wurde. Meßkirch ist seither per Schiene nicht mehr erreichbar<sup>50</sup>. Über den DBZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee ist Meßkirch an das öffentliche Verkehrsnetz von Sigmaringen und Stockach angeschlossen<sup>51</sup>. Die Stadt gehört zum großen Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (NALDO), der über Sigmaringen hinaus bis Tübingen reicht.

Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV kann die Stadt nur bedingt nehmen. Tatsächlich liegt die Zuständigkeit für die Organisation des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs bei den Landkreisen. Die Zuständigkeit für den Öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (ÖSPNV)

---

<sup>47</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, Stadtportrait Historisches. (siehe Anlage 2.06.004)

<sup>48</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, Kultur und Museumszentrum. (siehe Anlage 2.06.006); Stadt Meßkirch, Schloss. (siehe Anlage 2.06.005)

<sup>49</sup> Es handelt sich hierbei um ein Projekt, bei dem mit Hilfe experimenteller Archäologie eine frühmittelalterliche Baustelle nachgestellt wird. Mit den Mitteln des 9.Jh. soll der berühmte, aber niemals verwirklichte St.Galler Klosterplan – ein Bauplan für ein idealtypisches benediktinisches Kloster der karolingischen Zeit – nun gebaut werden.

<sup>50</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, VEK, S.18. (siehe Anlage 2.06.002)

<sup>51</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, VEK, S.18. (siehe Anlage 2.06.002)

liegt sogar beim Land. Trotzdem haben Gemeinden die Befugnis selbst öffentliche Mobilität anzubieten<sup>52</sup>.

Zur Einschätzung der grundlegenden Situation ergaben sich auch aus der von mir durchgeführten Umfrage wichtige Daten. Nahezu alle Befragten besitzen einen Führerschein (98,8%) und die meisten haben jederzeit einen Pkw zur Verfügung (88%)<sup>53</sup>. Auch wenn diese Prozentangaben nicht repräsentativ für die Gesamtbevölkerung Meßkirchs sind, scheinen sie nicht unrealistisch. Nach den Angaben des Statistischen Landesamts kommen in Meßkirch im Durchschnitt 1,4 Pkw auf jeden Haushalt<sup>54</sup>. Die Führerscheinverfügbarkeit von 98,8% erscheint im Vergleich mit den Ergebnissen der ADAC-Studie „Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum“ etwas zu hoch. Sie lag dort im Durchschnitt<sup>55</sup> bei 85,2%<sup>56</sup>.

Bei der Frage nach der Häufigkeit der Nutzung der ÖPNV-Angebote gaben 86,6% der Befragten an, den ÖPNV selten oder nie zu nutzen<sup>57</sup>. Bei der ADAC-Studie „Mobilität sichert Entwicklung“ lag der Wert bei 75% der Befragten<sup>58</sup>. Eine Größe die sich leider nicht anderweitig überprüfen lässt, sind die monatlichen Ausgaben für die persönliche Mobilität. Sie liegen bei 64% zwischen 50 und 150€ fürs Tanken, bei 91% unter 50€ für Bus und Bahn und bei 98% unter 50€ fürs Taxi. Die Wege zwischen den Ortsteilen und der Innenstadt bzw. zwischen dem Wohnort in Meßkirch-Stadt und der Innenstadt legen 88% als Fahrer im privaten Pkw zurück,

---

<sup>52</sup> §6(1),(2) ÖPNVG Baden-Württemberg (siehe Anlage 3.01.002); Vgl. Ahrend, Familienfreundliche Mobilität, S.25.

<sup>53</sup> Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100)

<sup>54</sup> Das heißt jeder Haushalt hat mindestens ein Auto, jeder zweite sogar zwei zur Verfügung. Im Durchschnitt besteht jeder Haushalt aus 2,5 Personen. Die Gesamtzahl aller Kraftfahrzeuge liegt sogar noch höher, was im Durchschnitt 1,86 Kraftfahrzeuge pro Haushalt ergibt. Eigene Auswertung auf Basis folgender Daten: Statistisches Landesamt, Bestand Kraftfahrzeuge. (siehe Anlage 2.05.011); Statistisches Landesamt, Private Wohnhaushalte. (siehe Anlage 2.05.012)

<sup>55</sup> Für alle Altersgruppen ab 18Jahre und für beide Geschlechter zusammengerechnet; Werte für 2008.

<sup>56</sup> Vgl. Gipp: Mobilitätsoptionen Älterer, S.37.

<sup>57</sup> Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100)

Auch in den OEK von Rengetsweiler, Ringgenbach und Menningen wird die Abhängigkeit vom Auto als negativ bewertet: Vgl. Siemensmeyer, Bürgerwerkstatt Menningen, S.4. (siehe Anlage 2.03.010); Siemensmeyer, Bürgerwerkstatt Rengetsweiler, S.5. (siehe Anlage 2.03.011); Siemensmeyer, Bürgerwerkstatt Ringgenbach, S.6. (siehe Anlage 2.03.012)

<sup>58</sup> Vgl. Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.23.

24% als Beifahrer im Pkw bei Familienmitgliedern und immerhin 30% mit dem Fahrrad oder E-Bike; 7% gehen zu Fuß und lediglich 5% fahren mit dem Bus<sup>59</sup>. Diese Daten sind – wie unter „Methodisches Vorgehen“ beschrieben – mit Vorsicht auf die Gesamtstadt zu verallgemeinern. Auffällig ist die scheinbar extrem hohe Bedeutung des Pkw. Hinweise darauf, dass diese tatsächlich sehr hoch ist, finden wir auf Umwegen. Zum Beispiel in der Diskussion um die Einschränkung des Verkehrs und des Parkraums im Innenstadtbereich im VEK. In Zonen, die durchaus auch zu Fußgängerzonen erklärt werden könnten, darf hier bisher geparkt und uneingeschränkt gefahren werden. Dies wollen sich viele Meßkircher auch in Zukunft nicht nehmen lassen<sup>60</sup>. Zum anderen finden wir Einzelhinweise in den Freitextantworten der Umfrage, wonach auch sehr viele kleine Wege mit dem Auto zurückgelegt werden<sup>61</sup>. Allgemein deckt sich diese Tendenz mit bundesweiten Umfragen und Studien des ADAC zur Mobilität in ländlichen Räumen<sup>62</sup>. Ebenso verhält es sich mit der sehr geringen Anzahl an Busfahrenden. Der Bus scheint ganz allgemein bei der Wahl des Verkehrsmittels für die Deutschen an einer der hintersten Stellen zu stehen<sup>63</sup>. Die Wahl fällt meist zu etwa 12% auf den Bus, wobei der Anteil des Fahrrads oder des Zufußgehens meistens darüber liegt, lediglich das Taxi wird seltener gewählt als der Bus<sup>64</sup>. Die vor Ort erfragte Tendenz spiegelt dies wieder: auch hier liegt das Zufußgehen anteilig knapp und das Fahrrad deutlich vor dem Bus. Das Taxi wurde dagegen gar nicht als Verkehrsmittel angegeben. Das heißt, auch wenn die Einzelwerte bei einer repräsentativen Umfrage evtl. anders ausfallen würden, entspricht die ermittelte Tendenz denen in anderen ländlichen Räumen. Auf jeden Fall bemerkenswert erscheint mir der hohe Anteil an Radfahrern.

---

<sup>59</sup> Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100)

<sup>60</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, VEK, S.27. (siehe Anhang 2.06.002)

<sup>61</sup> Auswertung Umfrage EvaSys, S.8. (siehe Anlage 5.02.004)

<sup>62</sup> Das Auto liegt für alle untersuchten Wegezwecke stets an erster Stelle. Vgl. Gipp: Mobilitätsoptionen Älterer, S.18-23.

<sup>63</sup> Vgl. Ahrend, Familienfreundliche Mobilität, S.17.; Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.23.; Laberer, Positionspapier, S.8.

<sup>64</sup> Vgl. Gipp: Mobilitätsoptionen Älterer, S.18-23.



## 5. Die Verbindungen zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen

### 5.1. Analyse der Gegebenheiten

#### a) Die grundsätzliche Situation

Die Kernstadt Meßkirch ist umgeben von sieben Ortsteilen. Langenhart, Rohrdorf und Heudorf liegen eher in nordwestlicher Richtung, Menningen, Ringgenbach, Dietershofen/Bufenhofen und Rengetsweiler eher in östlicher bzw. südöstlicher Richtung.

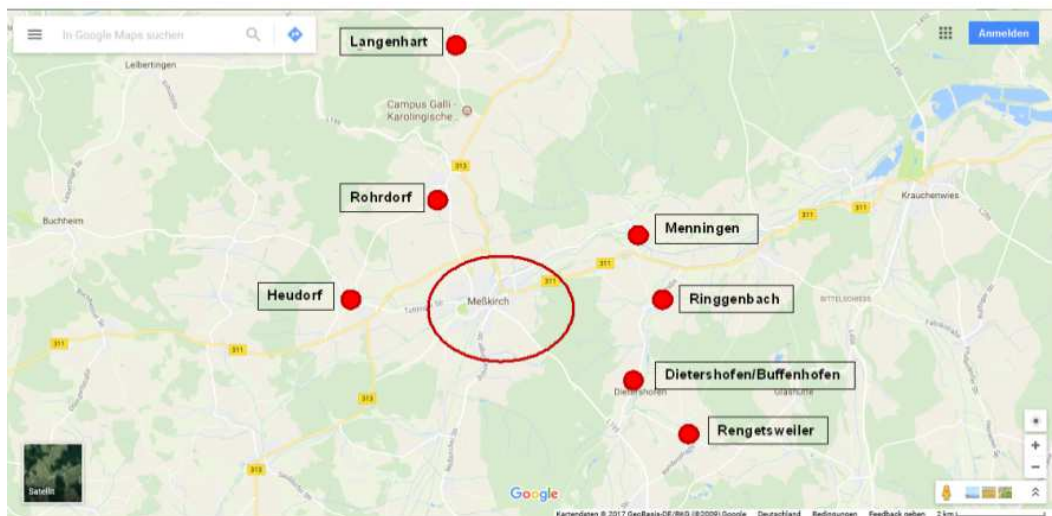


Abb.8: Lage der Ortsteile. Eigene Darstellung auf Basis der Daten von Google Maps<sup>65</sup>.

Der kleinste Teilort ist Dietershofen/Bufenhofen mit 133 Einwohnern, gefolgt von Ringgenbach mit 208, Langenhart mit 229, Heudorf mit 318, Rengetsweiler mit 389, Menningen mit 435 Einwohnern und Rohrdorf, das mit etwa 806 Einwohnern der größte Ortsteil ist<sup>66</sup>.

Alle sieben Ortschaften wurden im Zuge der Kreisreform 1974/75 zur Stadt Meßkirch eingemeindet. In allen Orten finden wir noch heute eine eigene Kirche, meist einen eigenen Friedhof, Gaststätten und eine solide gewachsene Vereinsstruktur. Kindergärten gibt es in den Orten Rohrdorf, Menningen und Rengetsweiler. In Rohrdorf befindet sich außerdem eine Grundschule. Weiterführende Schulen aller Stufen (Grund- und Werkrealschule/Realschule/Gymnasium) sind in der Kernstadt Meßkirch vorhanden.

<sup>65</sup> Vgl. Google Maps, Kartenausschnitt. (siehe Anlage 2.03.101)

<sup>66</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, Einwohner-Statistik Amtsblatt, S.4. (siehe Anlage 2.05.010) Werte von 2016.

Im Bereich der Nahversorgung ist die Situation in den einzelnen Ortsteilen mehr als übersichtlich. Vereinzelt sind noch Bäcker oder Metzger aktiv, lediglich in Dietershofen gibt es einen kleinen Hofladen, der neben Brot und Wurstwaren noch ein kleines Sortiment an Bioprodukten führt<sup>67</sup>. Einen Dorfladen mit größerem Sortiment gibt es in keinem der Orte.

In der Altersstruktur sind sich die meisten Orte sehr ähnlich, die prozentualen Werte entsprechen dabei weitestgehend denen der Stadt im Allgemeinen<sup>68</sup>.

Auffällig ist allerdings die Situation in Dietershofen/Bufenhofen: Bei den Gruppen „Kinder/Schüler“ und „Erwachsene (21-40)“ hat der Ort jeweils den geringsten Wert vorzuweisen. Die Werte liegen dabei mit 9,5% bzw. 7,7% deutlich unter den Höchstwerten und mit 6,6% bzw. 4,5% immer noch deutlich unter dem jeweiligen Durchschnitt<sup>69</sup>. Die Gruppen „Erwachsene (41-60)“, „Rüstige Rentner“ und „Rentner 80+“ liegen dafür jeweils über dem jeweiligen Durchschnitt ihrer Altersklassen. Insbesondere die Altersgruppe der 61-80-Jährigen sticht hier mit einem Plus von 8,8% über dem Durchschnitt heraus.

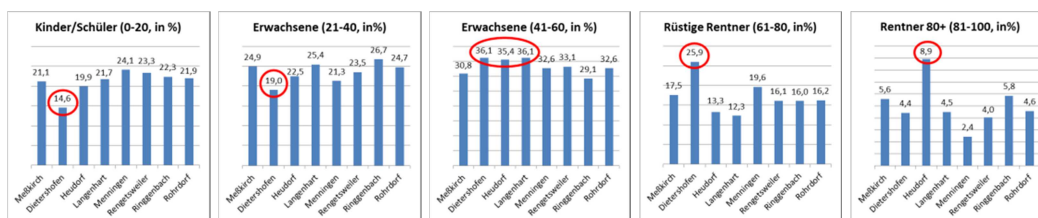


Abb.9: Direkter Vergleich der Altersgruppen in den Ortsteilen. Eigene Darstellungen auf Basis der Daten der Stadt Meßkirch<sup>70</sup>.

<sup>67</sup> Vgl. Spieß, Spießmühle. (siehe Anlage 2.03.002)

<sup>68</sup> Methodisch ist folgendes anzumerken: Die Daten zur Verteilung der Altersgruppen auf die Ortschaften bilden die Situation von 2012 ab. Aktuellere Daten waren hier nicht zugänglich. Im prozentualen Trend dürften sich jedoch bis 2015 bzw. 2016 keine größeren Veränderungen ergeben haben. Kleinere Abweichungen sind für das Thema dieser Arbeit unschädlich und daher scheint der Gebrauch der Daten als.

<sup>69</sup> Der Durchschnitt wurde aus den Werten der sieben Ortsteile gebildet, die Schaubilder zeigen als zusätzliche Größe die Werte der Kernstadt Meßkirch, diese flossen jedoch nicht in die Berechnung mit ein.

<sup>70</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, Bevölkerungsstatistik. (siehe Anlage 2.05.001)

Im Gesamten ergibt sich für Dietershofen folgendes Bild der Altersstruktur:

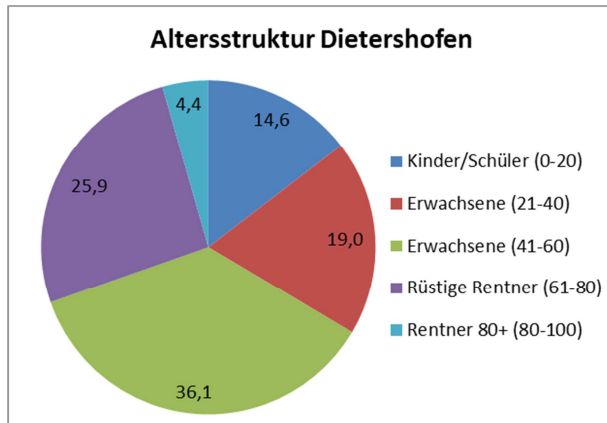


Abb.10: Eigene Darstellung auf Basis der Daten der Stadt Meßkirch<sup>71</sup>.

Die Gruppe „Erwachsene (41-60)“ ist in Heudorf und Langenhart ebenso stark besetzt wie in Dietershofen, in der darauffolgenden Altersgruppe haben diese beiden Orte dagegen die geringsten Werte. Auf lange Sicht gesehen wird sich also hier dieselbe Struktur einstellen, wie sie in Dietershofen bereits heute vorherrscht.

### b) Der bestehende ÖPNV

Die meisten Teilorte sind mit der Stadt Meßkirch über die Linie 102 verbunden. In Menningen und Rohrdorf fahren außerdem noch die Linien 7391 bzw. 642. Nicht an der 102 liegen Heudorf und Langenhart. In Langenhart fährt wie in Rohrdorf die 642 und außerdem die Linie 667. Letztere fährt zudem auch Heudorf an, wo außerdem zwei weitere Linien verkehren (641 und 54)<sup>72</sup>. Zur Analyse habe ich nun zunächst alle Fahrpläne der einzelnen Linien zu je einem Übersichtsplan für jeden Ortsteil zusammengeführt<sup>73</sup>. Als Lücken sollen alle die Zeiträume gelten, in denen deutlich über eine Stunde kein Bus fährt. In Meßkirch selbst betrachtete ich lediglich die Haltestelle „Adlerplatz“, da diese sehr zentral liegt und so gut wie immer angefahren wird. Trotz dieser Zusammenfas-

<sup>71</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, Bevölkerungsstatistik. (siehe Anlage 2.05.001)

<sup>72</sup> Vgl. Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau, Regionalnetz. (siehe Anlage 2.02.007)

<sup>73</sup> Eigene Auswertung siehe Anlage 2.02.100; Einzelfahrpläne: Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau, Linie 102. (siehe Anlage 2.02.003); Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau, Linie 54. (siehe Anlage 2.02.002); Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau, Linie 641. (siehe Anlage 2.02.004); Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau, Linie 7391. (siehe Anlage 2.02.005)

sungen und Einschränkungen gestaltete sich die Analyse schwierig, da es kaum einen Zeitpunkt gibt, der ganzjährig immer gleich angefahren wird. Die meisten Fahrzeiten sind abhängig davon, ob Schul- oder Ferienzeit ist, lediglich zwei bis drei Fahrten täglich sind immer zur gleichen Zeit<sup>74</sup>. In seltenen Fällen sind die Fahrzeiten in den Ferien identisch mit denen zu Schulzeiten, meistens verschieben sie sich um mindestens fünf bis zehn Minuten. Verkompliziert wird das Ganze für den Nutzer dadurch, dass die Verschiebung nicht regelmäßig ist, ja sogar nicht einmal immer in dieselbe Richtung geht. Manche Verbindung fährt in den Ferien sieben Minuten früher, die nächste dann dreizehn Minuten später usw. Für die vorliegende Untersuchung der Lücken werden nun die ‚Schulbusse‘ und die ‚Ferienbusse‘, die nicht mehr als fünfzehn Minuten auseinander liegen, als eine Verbindung gewertet, die das ganze Jahr besteht. Die Verbindungen, die nach dieser Definition übrig bleiben, werden auf die oben definierten Lücken untersucht. Danach kann geklärt werden, ob diese Lücken in Schul- oder Ferienzeiten durch ungleiche Linien geschlossen werden, oder ob die Lücke ganz oder teilweise bestehen bleibt. Am wichtigsten für die Entwicklung alternativer, ergänzender Angebote erscheinen die Lücken, die das ganze Jahr bestehen.

Ganzjährig von und zu allen Orten fehlt ein öffentlicher Nahverkehr morgens vor 06:30 Uhr und abends nach (im besten Fall) 20:30 Uhr. In den meisten Fällen fahren die letzten Busse jedoch bereits zwischen 17:00 Uhr und 17:30 Uhr von den Orten in die Stadt und zwischen 18:40 Uhr und 19:20 Uhr von der Stadt zurück. Es zeichnen sich außerdem Lücken am späten Vormittag und am frühen Nachmittag ab, diese sind jedoch nicht überall in gleichem Ausmaß vorhanden.

---

<sup>74</sup> Menningen sticht hierbei heraus, hier fahren immerhin acht Busse täglich regelmäßig.

Ort nach Meßkirch		06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Heudorf	Ganzjährig Lücke				08:20-12:20					14:00-16:30			ab 17:20			
Langenhart	Ganzjährig Lücke				08:30-11:15					14:00-16:00			ab 16:50			
Rohrdorf	Ganzjährig Lücke				09:15-10:15									ab 18:36:00		
Menningen	Ganzjährig Lücke									14:30-16:30						ab 20:32
Dietershofen	Ganzjährig Lücke				09:30-11:15					14:30-16:30			ab 17:02			
Ringgenbach	Ganzjährig Lücke							13:00-14:30		14:30-16:30			ab 17:09			
Rengetsweiler	Ganzjährig Lücke				09:30-11:15					14:30-16:30			ab 17:02			
Meßkirch nach Ort		06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Heudorf	Ganzjährig Lücke			06:30-10:15						13:15-15:45	15:45-17:00		ab 17:28			
Langenhart	Ganzjährig Lücke		06:30-09:30		09:30-12:15					13:15-15:30			ab 17:00*			
Rohrdorf	Ganzjährig Lücke				09:15-10:15										ab 18:59	
Menningen	Ganzjährig Lücke		06:45-08:15		09:15-11:15					13:15-15:15					ab 19:18	
Dietershofen	Ganzjährig Lücke		06:45-08:15		09:15-11:15					13:45-15:45					ab 18:42	
Ringgenbach	Ganzjährig Lücke		06:45-08:15		09:15-11:30		11:30-13:15			13:15-15:45					ab 18:42	
Rengetsweiler	Ganzjährig Lücke		06:45-08:15		09:15-11:30					13:15-15:45					ab 18:42	

\* 17:00 in Schulzeit, 09:30 in Ferienzeit

Abb.11: Darstellung der ganzjährigen Bedienungslücken. Eigene Auswertung und Darstellung auf Basis der gültigen Busfahrpläne<sup>75</sup>. Die ganzjährig bestehenden Lücken sind farbig dargestellt.

Die Vormittagslücke ist zum Beispiel in Heudorf wesentlich größer als in Rengetsweiler, in anderen Orten ist sie gar nicht ganzjährig vorhanden. Die hier dargestellten ganzjährigen Lücken entsprechen in den meisten Fällen denen zur Schulzeit, die Ferienlücken sind meistens etwas länger. Dies zeigt die starke Ausrichtung des ÖPNV am Schülerverkehr. So ist zum Beispiel in Menningen und in Ringgenbach die Vormittagslücke in den Ferien ebenso vorhanden, wie in anderen Orten, zu Schulzeiten ist sie jedoch gedeckt.

Unabhängig von Schul- und Ferienzeiten sind die Verbindungen an den Wochenenden. Diese sind zum Teil sehr übersichtlich. Die beiden Orte, die nicht an der Linie 102 liegen werden weder samstags noch sonntags vom öffentlichen Linienverkehr bedient. Es fährt schlicht gar kein Bus. Die Verbindung des 102 bietet samstags immerhin sieben Busse von den Ortsteilen in die Stadt bzw. in die Gegenrichtung. Zeitlich decken sie einen Rahmen von etwa 08:00 Uhr bis 19:30 Uhr ab, bzw. in der Gegenrichtung von 07:30 Uhr bis 17:30 Uhr. Da Meßkirch als Haltestelle zwischen Rohrdorf und den anderen Orten liegt, kann man von Rohrdorf früher

<sup>75</sup> Eigene Auswertung siehe Anlage 2.02.103; Einzelfahrpläne: Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau, Linie 102. (siehe Anlage 2.02.003); Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau, Linie 54. (siehe Anlage 2.02.002); Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau, Linie 641. (siehe Anlage 2.02.004); Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau, Linie 7391. (siehe Anlage 2.02.005)

starten, kommt aber nur bis 17:30 Uhr von dort in die Stadt. Andererseits kann man von Meßkirch aus auch später noch nach Rohrdorf gelangen, während man nicht mehr in die übrigen Ortsteile fahren kann. Von dort wiederum kann man länger – auch gegen 19:00Uhr – in die Stadt fahren, man kommt allerdings nicht mehr zurück.

Die Linie 102 fährt jedoch am Wochenende nur die Orte Rohrdorf, Dietershofen und Rengetsweiler mit allen sieben Bussen an. Menningen und Ringgenbach werden nur von zwei in die eine, bzw. vier in die andere Richtung angefahren. Man kann von dort etwa um 09:30 Uhr und um 12:30 Uhr starten und kann zwischen etwa 07:30 Uhr und 15:30 Uhr von Meßkirch aus in die Ortschaften gelangen<sup>76</sup>. In Menningen werden die Verbindungen durch zwei Busse der Linie 7391 ergänzt, so dass man hier ebenfalls bis 15:30 Uhr starten kann, bzw. im oben genannten Zeitraum öfter dort ankommen kann.

Sonntags verhält es sich ähnlich hierzu, wobei insgesamt nur sechs Busse fahren. Diese fahren dafür regelmäßig im Abstand von zwei Stunden zwischen 09:00 Uhr und 19:00 Uhr. Die Linie, die die Fahrgäste aus Rengetsweiler und Dietershofen abholt und über Meßkirch nach Rohrdorf fährt, lässt auf ihrem Weg die Orte Menningen und Ringgenbach im Gegensatz zur Samstagslinie ganztägig aus. Die Gegenrichtung fährt Rohrdorf mit allen sechs Bussen an, alle übrigen Orte an der Linie dafür nur mit zwei Bussen (11:30 Uhr, 15:30 Uhr). Menningen wird wieder von der 7391 ergänzt mit jeweils drei Bussen – das heißt man kann zwischen 10:30 Uhr und 17:30 Uhr von Meßkirch dorthin gelangen und zwischen 11:30 Uhr und 18:30 Uhr von dort aus in die Stadt fahren. Von Ringgenbach aus kann man sonntags nicht in die Stadt fahren.

Nach dieser Analyse wird deutlich, dass es hier am Wochenende weniger um die zuvor definierte Lücken von einer Stunde geht, sondern darum, ob überhaupt Verbindungen bestehen. Ob am Wochenende ein stündlicher Takt notwendig ist, bleibt an dieser Stelle offen. Ein Takt von zwei

---

<sup>76</sup> Zeiten gerundet.

Stunden erscheint im Vergleich der Orte untereinander als sehr gute Verbindung. Diese ist in Rohrdorf samstags und sonntags gegeben, in Dietershofen und Rengetsweiler samstags in beide Richtungen, sonntags immerhin zur Stadt hin. Menningen kann dieses Niveau in den Verbindungen zum Ort hin für beide Tage beinahe erreichen. Die Angebote von Menningen weg und in Ringgenbach allgemein sind auf jeden Fall als lückenhaft zu betrachten.

Ergänzend zu diesen zeitlichen Lücken, schien es ratsam auch einen Blick auf die Lage der Bushaltestellen zu werfen<sup>77</sup>. In manchen Orten gibt es nur eine Haltestelle, in anderen gibt es mehrere, die jedoch nicht von allen Bussen angefahren werden. Es könnte also sein, dass die Entfernung, die der Einzelne überwinden muss um überhaupt zu einer Haltestelle zu gelangen, recht groß ist. Auch hier gibt es wieder keine allgemeingültige Definition, welcher Weg als „weit“ oder gar als „zu weit“ gilt.

Zur Untersuchung habe ich die jeweiligen Entfernungen von den Ortsrändern zu den jeweils relevanten Haltestellen mit Hilfe von Google Maps gemessen. In den meisten Orten ergaben sich hier Strecken zwischen 300m und 700m. Letzteres erscheint recht viel, es ist jedoch zu beachten, dass dies nur bei den äußersten Ortsrändern und nicht in allen Orten der Fall ist. Diese äußersten Ortsränder an die Linie anzubinden erscheint schwierig, schon allein wegen der Streckenführung. Es würde außerdem die Fahrzeit insgesamt stark verlängern. Hier müssen andere sinnvollere Lösungen gefunden werden.

Bei näherem Hinsehen ergeben sich noch weitere Probleme: Auch in Menningen und in Dietershofen werden nicht immer alle Haltestellen angefahren, wodurch für einzelne Ortsteile dieser Teilorte noch größere Entfernungen entstehen als die genannten 700m.

Im Fall Menningen gibt es zwei Haltestellen: eine am Ortseingang, die andere etwa in der Mitte. Beide liegen etwa 550m auseinander. Bis zu den Ortsenden sind dann von der Mitte aus weitere 400m bzw. 600m zu

---

<sup>77</sup> Eigene Darstellung siehe Anlage 2.02.102.

überwinden. Die Haltestelle am Ortseingang wird immer angefahren, die in der Mitte nicht. Um zu der regelmäßig angefahrenen Haltestelle zu gelangen, müssen die Bürger also z.T. Strecken von bis zu 1.000m<sup>78</sup> zurücklegen.

Ähnlich verhält es sich in Dietershofen: Auch hier werden die im Ortsinneren liegenden Haltestellen nicht immer angefahren. Vor allem am Wochenende halten die Busse oft nur an der Haltestelle „Abzweig“, die doch recht weit außerhalb liegt. Kommt man nun von den Ortsrändern Dietershofen oder gar aus Buffenhofen, muss man Strecken von 1,4km bzw. 1,7km überwinden, um überhaupt an die Haltestelle zu gelangen. Erschwerend hinzukommt, dass diese nicht über einen Fuß- oder Radweg mit dem Ort verbunden ist. Die Fahrgäste müssen den restlichen Weg nach Hause auf der Kreisstraße zurücklegen. Durch diese Umstände müssen die Zeiten, zu denen nur „Abzweig“ angefahren wird, als Lücke markiert werden, um hierfür eine Lösung finden zu können. Prüft man den Gesamtfahrplan dahingehend durch, fällt dieser Umstand von Montag bis Freitag weniger ins Gewicht als am Wochenende. Von der vermeintlich guten Verbindung mit sieben Bussen am Samstag bleiben noch zwei, die wirklich bis Buffenhofen durchfahren. Von den sechs Bussen am Sonntag bleibt kein einziger.

Auch in Menningen bleiben an den Samstagen nur zwei Verbindungen übrig. Sonntags bleiben die drei Busse der Linie 7391, die von Menningen in die Stadt fahren, ebenso viele bleiben in der Gegenrichtung. Wochentags werden die vorhandenen Lücken etwas größer.

## **5.2. Problembewusstsein der Bürger**

Interessant wäre nun, ob diese Lücken von den Meßkirchern auch als solche empfunden werden und ob noch andere Probleme bestehen, die anhand der Fahrpläne und Haltestellen nicht erkannt werden können. Um dies zu beantworten können die Ortsentwicklungskonzepte und die Umfrageergebnisse herangezogen werden.

---

<sup>78</sup> 1.000m nicht rechnerisch 1.150m, da man nicht über die Haltestelle „Zunftstube“ laufen muss, sondern abkürzen kann.



Die oben genannten Probleme sind:

- Fahrpläne sind kompliziert/unregelmäßig
- Lücken am späten Vormittag und am frühen Nachmittag
- Keine Verbindungen vor 06:30 Uhr
- Wenig bis keine Verbindungen abends (oft schon nach 17:00 Uhr)
- Große Lücken am Wochenende
- Lange Wege in Menningen und Dietershofen

Für die Punkte „Lücken am Vor- und Nachmittag“ und „Verbindungen vor 06:30 Uhr“ lassen sich in den oben genannten Quellen keine konkreten Hinweise finden. Sie sind also keinem der jeweils beteiligten Bürger als störend aufgefallen. Diese Lücken tauchen allenfalls implizit in den Angaben zur mangelnden Häufigkeit der Verbindungen auf. In der Umfrage wurde der Störfaktor „Verbindungen nicht häufig genug“ zu 67% mit „trifft zu“ und „trifft voll und ganz zu“ angegeben. Auch in den OEK-Workshop-Protokollen finden wir mehrfach die Aussage „ÖPNV-Verbindungen schlecht“<sup>79</sup>.

Dass die Fahrpläne sehr unregelmäßig sind, fiel mir beim Auswerten der Pläne besonders auf. Dies könnte insbesondere auch auf Gelegenheitsnutzer des ÖPNV kompliziert wirken. In der Umfrage formulierte ich explizit eine Frage dazu, um diesen Eindruck abzufragen. Mit 80,5% der Antworten im positiven Bereich („trifft zu“ etc.) scheint dies trotz der fraglichen Repräsentativität durchaus ein Störfaktor zu sein. Auch diverse Antworten in den Freitextbereichen deuten darauf hin: Mehrfach wird erwähnt, dass Fahrpläne besser bekanntgemacht werden sollten, zum Beispiel solle man die aktuellen Fahrzeiten „immer“ im Amtsblatt drucken. Gerade ohne Internet sei es schwierig die richtigen

---

<sup>79</sup> Vgl. Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100); Kölschbach, OEK Dietershofen, S.22-24. (siehe Anlage 2.03.004); Kölschbach, OEK Heudorf, S.23-26. (siehe Anlage 2.03.006); Kölschbach, OEK Langenhart, S.23-26. (siehe Anlage 2.03.008); Siemensmeyer, Bürgerwerkstatt Menningen, S.4. (siehe Anlage 2.03.010); Siemensmeyer, Bürgerwerkstatt Rengetsweiler, S.4-6. (siehe Anlage 2.03.011); Siemensmeyer, Bürgerwerkstatt Ringgenbach, S.4-6. (siehe Anlage 2.03.012); Siemensmeyer, Bürgerwerkstatt Rohrdorf, S.8. (siehe Anlage 2.03.013)

Verbindungen zu finden, v.a. wenn man nicht an der eigenen „Standard-Haltestelle“ starten möchte<sup>80</sup>.

Das Problem der fehlenden Verbindungen abends und am Wochenende wird zweifelsfrei wahrgenommen. Entsprechende Aussagen finden sich in den OEK-Workshop-Protokollen und in Freitextaussagen der Umfrage<sup>81</sup>. Außerdem wurde die Frage nach dem Störfaktor „Ich komme nicht zur gewünschten Zeit an/zurück“ zu 89% positiv bewertet. In der Freitextfrage zu sonstigen Dingen, die am ÖPNV stören, wurden die fehlenden Verbindungen abends explizit und mehrfach genannt<sup>82</sup>.

Die langen Wege in Menningen und Dietershofen erscheinen weder in den OEK noch in der Umfrage als Problem. Auch die Frage ob die Haltestellen zu weit weg von zu Hause seien wurde zu 80% mit „trifft eher nicht zu“ oder „trifft gar nicht zu“ beantwortet. In keinem der Ortsteile wurde „trifft voll zu“ angekreuzt. Lediglich in Langenhart und in Heudorf wurde überhaupt ein positiver Wert genannt<sup>83</sup>.

Vor allem hierbei lohnt sich ein kritisches Hinterfragen der Ergebnisse. Es ist nämlich so, dass aus Menningen lediglich drei, aus Dietershofen gar keine Stimmen abgegeben wurden. Zwar empfinden die drei Menninger selbst die Entfernung ebenfalls nicht als zu groß, jedoch geben sie auch an den ÖV selten bis nie zu benutzen. Demnach kann die Wahrnehmung des Problems nicht bewertet werden<sup>84</sup>.

Bezüglich eventuell vorhandener weiterer Störfaktoren ergab die Umfrage, dass zu volle Busse eher kein Problem darstellen. Dass die eigenen Wunschziele nicht angefahren werden, Einkäufe oder Gepäck transportieren zu umständlich wäre oder die Fahrzeiten zu lange seien

---

<sup>80</sup> Auswertung Umfrage EvaSys, S.7. (siehe Anlage 5.02.004); Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100)

<sup>81</sup> Vgl. Kölschbach, OEK Dietershofen, S.23. (siehe Anlage 2.03.004)

<sup>82</sup> Auswertung Umfrage EvaSys, S.5. (siehe Anlage 5.02.004); Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100)

<sup>83</sup> Die Kernstadt ist hier aus dem Vergleich ausgenommen. Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100)

<sup>84</sup> Man könnte allenfalls interpretieren, dass der ÖPNV in diesen Orten so unattraktiv ist, dass er aus den Köpfen der Menschen ganz verschwunden ist und somit auch kein Interesse besteht, an einer Umfrage dazu überhaupt teilzunehmen.

wird mit 60:40, 67:33 und 63:37 allgemein als vorhandene Störfaktoren bewertet, jedoch nicht mit überragenden Mehrheiten<sup>85</sup>.

In den OEK werden häufig die Radwegeverbindungen bemängelt, was das oben genannte Interesse am Radfahren bestätigt<sup>86</sup>.

### **5.3 Lösungsansätze**

Was die Auswertung der Umfrage deutlich zeigte ist, dass ein einfacher Fragebogen nicht ausreicht, um die Bedarfe umfassend und genau zu ermitteln. Schaut man – wie empfohlen – auf bereits umgesetzte Projekte anderer Städte, wird schnell klar, dass hier ein weit größerer Aufwand betrieben werden muss. Um wirklich bedarfsgerechte Lösungen anbieten zu können, müssen zahlreiche Gespräche mit Bürgern aber auch mit den örtlichen Verkehrsunternehmen und der Genehmigungsbehörde geführt werden.

Trotz der fehlenden Tiefe an dieser Stelle lassen sich in anderen Städten Lösungen finden, die zu den vorliegenden Problemen zu passen scheinen.

#### **a) Beratungsstellen**

Zum Beispiel hatten auch andere Kommunen das Problem, dass die Bürger nicht mit den verschiedenen Fahrzeiten, der Kombination von Bus und Bahn und den verschiedenen Tarifsystemen zurechtkamen. Sie richteten hierfür eine Beratungsstelle ein, bei der man sich die beste Verbindung für den individuellen Fahrtwunsch ermitteln lassen kann. Gerade für weitere Strecken und vor allem für ältere Menschen, die sich im Internet nicht gut zurechtfinden, kann dies eine echte Hilfe sein. Der Service wird kostenlos angeboten und kann auch telefonisch oder

---

<sup>85</sup> Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100)

<sup>86</sup> Vgl. Kölschbach, OEK Dietershofen, S.24-25. (siehe Anlage 2.03.004); Kölschbach, OEK Heudorf, S.25. (siehe Anlage 2.03.006); Kölschbach, OEK Langenhart, S.24-26. (siehe Anlage 2.03.008); Siemensmeyer, Bürgerwerkstatt Rengetsweiler, S.4-6. (siehe Anlage 2.03.011); Siemensmeyer, Bürgerwerkstatt Ringgenbach, S.4-5. (siehe Anlage 2.03.012); Siemensmeyer, Bürgerwerkstatt Rohrdorf, S.4. (siehe Anlage 2.03.013)

persönlich in Anspruch genommen werden<sup>87</sup>. Im Falle Meßkirchs wäre eine solche Lösung vor allem für den überörtlichen Verkehr denkbar, aber die Beratungsstelle könnte auch helfen, wenn sich jemand zum Beispiel nicht sicher ist, ob an einem Brückentag der Ferienfahrplan gilt oder der „normale“. Die Beratungsstelle könnte außerdem spezielle Informationen und Angebote für Neubürger zusammenstellen<sup>88</sup>.

## **b) Bürgerbus**

Die großen Angebotslücken abends und an den Wochenenden könnten durch einen Bürgerbus ausgeglichen werden. In zahlreichen deutschen Gemeinden mit vergleichbaren Lücken war dies ein erfolgreicher Ansatz<sup>89</sup>. Der Betrieb eines Bürgerbusses basiert auf bürgerschaftlichem Engagement nach dem Prinzip: „Bürger fahren für Bürger“. Ehrenamtliche Fahrer lenken hierbei Kleinbusse mit bis zu acht Sitzplätzen, meistens im Linienverkehr, d.h. mit festgelegten Haltestellen und einem Fahrplan. Betreiber ist dabei meist ein Verein, der Bus selbst wird in der Regel aus öffentlichen Mitteln finanziert. Durch die Beschränkung der Sitzplätze müssen Fahrer keinen Busführerschein besitzen, sondern lediglich einen der Klasse B (Pkw) und eine Personenbeförderungserlaubnis<sup>90</sup>. Selbstverständlich funktioniert ein solches Projekt nur in Zusammenarbeit mit den örtlichen Verkehrsunternehmen<sup>91</sup>. Neben den notwendigen organisatorischen Abstimmungen mit diesen, ist eine Zusammenarbeit z.T. auch rechtlich notwendig. Auch ein Bürgerbus fällt unter die Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), wenn ein Fahrgeld erhoben wird<sup>92</sup>. Damit muss der Betreiber auch „fachlich geeignet“ sein<sup>93</sup> und außerdem ist eine Genehmigung nötig um, einen

---

<sup>87</sup> Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.13.

<sup>88</sup> Auch im VEK als Lösung bereits vorgeschlagen: Vgl. Stadt Meßkirch, VEK, S.32,37. (siehe Anlage 2.06.002); Landesanstalt, Arbeitsmaterialie 31, S.6,31.

<sup>89</sup> Vgl. Hickmann / Ministerium, Bahnen und Busse, S.36-37. (siehe Anlage 4.04.001)

<sup>90</sup> Vgl. 3-Löwen-Takt: Bürgerbus. (siehe Anlage 1.02.001); Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.102.; Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.32-33.; Heckens, Bürgerbus, S.66-68,72-73.; Ministerium, Bürger. (siehe Anlage 1.02.002)

<sup>91</sup> Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.17.

<sup>92</sup> §1 PBefG (siehe Anlage 3.01.002)

<sup>93</sup> §13(1)Nr.3 PBefG (siehe Anlage 3.01.002); Vgl. Heckens, Bürgerbus, S.72.

Linienverkehr anbieten zu können<sup>94</sup>. Diese Konzession hat i.d.R. der örtliche Verkehrsunternehmer inne. Kann er nicht überzeugt werden, ist es schwer einen Bürgerbus zu installieren<sup>95</sup>.

Weitere Voraussetzungen für ein erfolgreiches Bürgerbusprojekt sind neben einem entsprechenden Bedarf vor allem genügend ehrenamtliche Fahrer<sup>96</sup>. Meist wird ein Pool von mindestens 20 Fahrern empfohlen, wobei jeder zwei- bis dreimal im Monat für vier bis fünf Stunden eingesetzt werden soll. Wenn der ein oder andere häufiger oder weniger oft fahren möchte, sollte dies natürlich kein Problem sein<sup>97</sup>. Die meisten Fahrer sind dabei über 60 und nicht mehr berufstätig. Conrad empfiehlt den Fokus bei der Rekrutierung auf diejenigen zu legen, die gerade in den Ruhestand eingetreten sind. Sie könnten eine verantwortungsvolle Aufgabe übernehmen und wären oft froh dadurch nach ihrer Berufstätigkeit nicht so sehr „in ein Loch zu fallen“<sup>98</sup>. Weitere oft zitierte Motivatoren für die Fahrer sind „etwas Gutes tun“ und „anderen helfen“ zu können oder „ein großes Auto fahren“ zu dürfen<sup>99</sup>. Die in den vorigen Kapiteln durchgeführte Analyse der Altersstruktur in Meßkirch und den Teilorten zeigt, dass die Gruppe der 61 bis 80jährigen bereits recht groß ist und weiter wachsen wird. Es wären also genügend potentielle Fahrer vorhanden. Außerdem zeigt die solide Vereinsstruktur, die in allen Orten noch vorhanden ist, dass es für die Menschen nicht unüblich ist, sich ehrenamtlich zu engagieren. Dies ist eine wichtige Grundeinstellung, die sich auch der Bürgerbus zunutze machen kann. Die Bereitschaft zum Engagement fällt bisher mit 47,6% noch eher gering aus. Absolut gesehen wären fünf Menschen bereit sich regelmäßig zu engagieren und 34 immerhin manchmal<sup>100</sup>.

---

<sup>94</sup> §2 PBefG (siehe Anlage 3.01.002)

<sup>95</sup> Vgl. Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.105.

<sup>96</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.33.; Heckens, Bürgerbus, S.68.

<sup>97</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.66.; Heckens, Bürgerbus, S.73.

<sup>98</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.67.

<sup>99</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.67,93.; Heckens, Bürgerbus, S.68,74.

<sup>100</sup> Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100). Vor dem Hintergrund gesehen, dass noch keinerlei konkrete Pläne oder Informationen herausgegeben wurden, erscheinen diese absoluten Zahlen gar nicht so schlecht. Außerdem umfasst der

Die Hauptgruppe der Nutzer sind meist ältere, mobilitätseingeschränkte Personen, die selbst nicht mehr fahren können und deren Kinder weggezogen sind<sup>101</sup>. Dabei sind die sozialen Kontakte, die beim Mitfahren entstehen oft ebenso wichtig für die Fahrgäste, wie das Erreichen des eigentlichen Wegeziels<sup>102</sup>. Wichtig ist für die älteren Nutzer auch, dass sie selbst mobil sind und niemanden fragen oder bitten müssen<sup>103</sup>. Im vorliegenden Fall scheint diese Beschreibung am ehesten auf die Altersgruppe „80+“ zuzutreffen. Nach den Ergebnissen der Umfrage zu schließen, fühlen sich viele, die als Alter „älter als 75“ ankreuzten, noch fit genug selbst zu fahren. Es gab auch mehrfach die Aussage, dass die Bürger ein solches Angebot nutzen würden, wenn sie selbst nicht mehr fahren könnten. Allgemein erscheint die Bereitschaft alternative Angebote zu nutzen mit 62% „ja, manchmal“- und „ja, regelmäßig“-Stimmen verhalten aber positiv. Wichtig wäre auf jeden Fall auch andere Fahrgäste zu akquirieren, denn die Gruppe der älteren, immobilen Menschen wird zwar wachsen, liegt aber effektiv doch bei unter 5% der Bevölkerung. In Meßkirch stehen die Chancen hierfür scheinbar gut, denn überraschend viele 21-35-jährige Teilnehmer kreuzten „ja, manchmal“ an (17 von 22). Ebenso überraschend war, dass viele der Negativstimmen aus den Altersgruppen über 66 kamen (9 von 13)<sup>104</sup>. Inwiefern dies Einzelmeinungen sind muss offen bleiben. Die Notwendigkeit alternative Angebote zu schaffen wird mit 84% als wichtig bis sehr wichtig eingestuft<sup>105</sup>.

---

Prozentsatz auch die Bürger 80+, welche vielleicht doch nicht mehr für andere fahren wollen.

<sup>101</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.34.; siehe auch Kapitel 2.2 Entwicklungen morgen

<sup>102</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.86.; Heckens, Bürgerbus, S.69-70.

<sup>103</sup> Vgl. Heckens, Bürgerbus, S.70.

<sup>104</sup> Bringt man dieses Ergebnis mit der Darstellung der gesellschaftlichen Entwicklungen in Kapitel 2.1 in Verbindung, erscheint die Reaktion nicht mehr ganz so überraschend. Für diese Generationen, die ihre Kindheit und Jugend in den 1950ern und 60ern erlebten, ist das Auto umso mehr eine besondere Errungenschaft, die nicht selbstverständlich ist. Sich davon zu lösen und wieder auf andere angewiesen zu sein, empfinden sicher viele als Rückschritt.

<sup>105</sup> Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100)

Bei der Finanzierung werden die meisten Projekte v.a. bei der Anschaffung des Fahrzeugs mit öffentlichen Mitteln unterstützt. Weitere Einnahmequellen sind die Fahrgelder und vor allem die Vermarktung von Werbeflächen. Manche Vereine erheben auch Mitgliedsbeiträge oder versuchen die Finanzierung über Spenden<sup>106</sup>. Wichtig erscheint, dass die Stadt/Gemeinde als Rückversicherung hinter dem Projekt steht und eventuelle Defizite und zum Beispiel unerwartete Reparaturen übernimmt, damit für die Vereinsmitglieder kein finanzielles Risiko entsteht<sup>107</sup>. Seit einigen Jahren gibt es hierzu auch mehrere Förderprogramme beim Land. Zum Beispiel wird die Anschaffung eines Kleinbusses, die Ausstellung von Personenbeförderungsscheinen für die ehrenamtlichen Fahrer und die Planungs- und Vorbereitungsphase für alternative Angebote finanziell gefördert<sup>108</sup>. Ausführliche Beratung und Hilfestellung bei der Umsetzung bieten der Landesverband ProBürgerBus Baden-Württemberg e.V. und das Kompetenzzentrum Innovativer ÖPNV der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH.<sup>109</sup>

Ehrenamtliches Engagement, Ausdauer und persönliche Überzeugung sind besonders in der Anfangsphase sehr wichtig, da viele Projekte eher schleppend anlaufen. Viele Bürger sind es nicht gewohnt, den ÖPNV zu nutzen<sup>110</sup>, sind vielleicht auch zu bequem zur Haltestelle zu laufen, haben Vorbehalte vor dem Neuen/Unbekannten oder sonstige Hemmungen das Angebot zu nutzen<sup>111</sup>. Die Akzeptanz muss durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und positive Berichterstattung in den Medien sukzessive gefördert werden<sup>112</sup>. Am besten angenommen werden die

---

<sup>106</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.34.

<sup>107</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.68.

<sup>108</sup> Vgl. Hickmann / Ministerium, Bahnen und Busse, S.37. (siehe Anlage 4.04.001); NVBW, Bürgerbus, S.2-4. (siehe Anlage 6.01.002)

<sup>109</sup> Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.17.; Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.33.; Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH, Wir über uns. (siehe Anlage 4.02.002); NVBW, ProBürgerbus. (siehe Anlage 1.02.003)

<sup>110</sup> Siehe Kapitel 2.1. Entwicklungen gestern und heute

<sup>111</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.76, 93.

<sup>112</sup> Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.76.; Stadt Meßkirch, VEK, S.32. (siehe Anlage 2.06.002)

Ideen, die von den Bürgern selbst stammen, außerdem müssen durch stetige und offene Kommunikation Vorurteile abgebaut werden<sup>113</sup>.

Ein Beispiel für eine gelungene Umsetzung eines solchen Projektes befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft: der BürgerBus Pfullendorf<sup>114</sup>. Außerdem entsteht gerade ein neues, alternatives Angebot in Herdwangen-Schönach, das ebenfalls im Landkreis Sigmaringen liegt. Unter der Leitung des Landratsamts soll im Rahmen des Projekts „Modellvorhaben Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen – MoDavo – SIG“ bis Mitte 2018 ein passgenaues Angebot für die Pilotgemeinde entwickelt werden<sup>115</sup>. Da beide genannten aus derselben Region stammen, wäre es bei der Umsetzung eines eigenen Projekts lohnenswert Erfahrungen auszutauschen.

In Meßkirch könnte ein Bürgerbus zur Deckung der Abend- und Wochenendlücken eingesetzt werden. Hierfür wären zwei Linien denkbar: Die eine deckt dabei die Orte Heudorf, Rohrdorf und Langenhart ab, die andere die übrigen vier auf der anderen Seite der Stadt. Auch die entsprechenden Viertel der Kernstadt könnten hierbei mit bedient werden. Eine Bürgerbuslinie könnte die große Abendlücke ab etwa 17:00 Uhr abdecken und den Linienverkehr zum Beispiel bis 20:30 Uhr aufrechterhalten, damit in allen Ortsteilen dasselbe Niveau wie mit der Linie 102 erreicht wird. Sie könnte außerdem in den Schulferien eine Mobilitäts-garantie bieten, indem sie die zu Schulzeiten vorhandenen Linien in den Ferien fortführt.

Als eine Route wäre zum Beispiel Meßkirch – Heudorf – (Rohrdorf) – Langenhart – Meßkirch denkbar. Rohrdorf steht in Klammern, da hier bei weitem nicht so große Lücken vorhanden sind, wie in den beiden anderen

---

<sup>113</sup> Vgl. DB Mobility Logistics AG, Flexible Bedienungsformen, S.8.; Heckens, Bürgerbus, S.71.

<sup>114</sup> Vgl. Hoffmann, BürgerBus Pfullendorf. (siehe Anlage 7.01.002); Stadt Pfullendorf, Bürgerbus. (siehe Anlage 7.01.001)

<sup>115</sup> Vgl. Landratsamt SIG, Bürgerdialog. (siehe Anlage 7.02.001); Landratsamt SIG, Modellvorhaben. (siehe Anlage 7.02.002)



Orten. Da eine direkte Verbindung zwischen Heudorf und Langenhart fehlt, kann Rohrdorf im Falle eines fehlenden Bedarfs dort nur ausgelassen werden, wenn die Route zurück über Meßkirch geführt wird. Dies könnte auf den jeweiligen Bundesstraßen jedoch ohne großen Zeitverlust geschehen<sup>116</sup>. Gerade in Heudorf und Langenhart kommt der ÖPNV in den Ferienzeiten beinahe ganz zum Erliegen. Eine Bürgerbuslinie wäre außerdem eine Option für die Wochenenden. Da es hier bisher gar keine Angebote gibt wäre die Planung verhältnismäßig einfach.

Bürgerbusse werden auch gerne mit Tourismusangeboten verbunden, da hier wichtige Synergieeffekte entstehen können<sup>117</sup>. Ein gutes Mobilitätsangebot steigert die Attraktivität der Örtlichkeit für Touristen und diese sind als potentielle Fahrgäste wichtig für die Auslastung und die Finanzierung der Linie<sup>118</sup>. Ein solcher Effekt könnte in Meßkirch durch die Gäste des ‚Campus Galli‘ hergestellt werden. Diese könnten auf dem Weg von Langenhart nach Meßkirch einsteigen und mit einer späteren Linie von dort wieder zurück zum Campusparkplatz gelangen. Damit wären auch die Cafés, Geschäfte und Museen in der Stadt für Auswärtige bequem zugänglich, was die Attraktivität dieser Angebote steigert. Sicher kann man hiermit den ein oder anderen in die Innenstadt locken, der ohne ein solches Angebot direkt nach Hause gefahren wäre.

Eine zweite Linie wäre denkbar über die Route Meßkirch – Menningen – Ringgenbach – Buffenhofen/Dietershofen – Rengetsweiler – Meßkirch. Auch hier wären eine Abend- und eine Wochenendlinie als Mobilitätsgarantie denkbar, allerdings bestehen zum Teil sehr unterschiedliche Lücken. Es ist nicht einfach diese zu füllen, ohne einer vorhandenen Linie

---

<sup>116</sup> Es wäre auch eine interkommunale Zusammenarbeit mit den Gemeinden Leibertingen und Kreenheinstetten denkbar, falls dort Bedarf und Interesse besteht. Dies soll hier jedoch nicht weiter verfolgt werden, um den gegebenen Rahmen nicht zu sprengen.

<sup>117</sup> Vgl. Ministerium für Ländlichen Raum, Modellprojekte, S.40-42.

<sup>118</sup> Die Konus-Gästekarte ermöglicht in der Ferienregion Schwarzwald die kostenlose Nutzung von Bus und Bahn für Urlauber. Sie wird durch einen Aufschlag auf die Kurtaxe pro Übernachtung finanziert. Mithilfe der starken Inanspruchnahme durch die Feriengäste konnten die vorhandenen Linien erhalten und z.T. sogar die Taktfrequenzen erhöht werden. Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.15.; Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.61,76.

in einem anderen Ort in die Quere zu kommen. Die Angebote in Menningen, Dietershofen und Rengetsweiler sind dabei wesentlich besser als die in Ringgenbach.

Da die Orte Menningen, Ringgenbach und Dietershofen nacheinander an ein und derselben Straße liegen, wie Perlen auf einer Kette, kann der ‚mittlere‘ nicht angefahren werden, ohne die Route durch die äußeren zu führen. Es ist jedoch möglich von Rengetsweiler kommend kurz vor Dietershofen direkt nach Meßkirch abzubiegen, was die Lücke in Ringgenbach verursacht, da die Linie 102 des Öfteren genau dies tut. Auch Menningen wird hierbei ausgelassen von der 102, jedoch wird die Lücke wie oben beschrieben durch die Linie 7391 ergänzt. Da ein Bürgerbus nur dazu dienen soll die Standardlinien zu ergänzen entsteht hier also ein Problem für Ringgenbach.

Eine Linie über die oben genannte Route ließe sich jedoch trotzdem rechtfertigen: Wie im vorigen Kapitel festgestellt wurde, liegt die gut bediente Haltestelle „Abzweig“ in Dietershofen sehr weit außerhalb. Der Bürgerbus könnte hierbei also eine bequeme Lösung für die erste/letzte Meile sein. Rengetsweiler kann in den Zeiten, die gedeckt sind, leicht ausgelassen werden. Auch in Menningen kann in diesem Fall der Weg über die B311 genommen werden, welche den Ort nur streift. Die vorhandenen Angebote würden also nicht beeinträchtigt und Zeiten, die nirgendwo gedeckt sind, könnten überall bedient werden.

Ein weiteres Problem, das die Planung erschwert, steht in Zusammenhang mit den weiten Entfernungen in Menningen. Die Linien, die Dietershofen und Ringgenbach ganz bedienen, halten in Menningen nur am Ortseingang. Wo also der Bedarf der einen gedeckt ist, entsteht ein solcher beim anderen und umgekehrt. Ob diese Lücke sinnvoll mit demselben Bürgerbus gefüllt werden kann ist fraglich.

Um in dieser komplexen Ausgangssituation sinnvolle Angebote zu schaffen, ist es zunächst nötig die tatsächlichen Bedarfe der Bürger genau zu ermitteln und dann gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen nach konkreten Möglichkeiten zu suchen.

Erste Anhaltspunkte für die Bedarfe bieten die in der Umfrage angegebenen Wegezwecke. Auf die Frage zu welchem Zweck die Befragten in die Meßkircher Innenstadt führen, gaben 92,7% Einkaufen/Besorgungen, 54,9% Arzt/Apotheke, je etwa 40% Kulturangebote/Freizeit und Freunde/Verwandte besuchen und 30% Arbeit/Schule an<sup>119</sup>. Auch bei großflächigen Umfragen anderer Orte lagen die Wegezwecke Einkaufen und Arztbesuche an den obersten Stellen<sup>120</sup> – trotz fehlender Repräsentativität der vorliegenden Daten scheint die Tendenz also richtig wiedergegeben.

Neben dem konkret formulierten Wunsch nach Abendverbindungen, wäre also auch ein Angebot in der Vormittagslücke denkbar, die den Bürgern einen Marktbesuch ermöglicht<sup>121</sup>. Ein „Marktbus“ könnte sicherstellen, dass die Bürger aus den Ortsteilen zur entsprechenden Zeit freitags in die Innenstadt gelangen können und ohne lange Wartezeit auch wieder zuverlässig nach Hause kommen. Um auch weitere Einkäufe und Arztbesuche zu ermöglichen, könnte dasselbe Angebot an einem zweiten Wochentag, zum Beispiel dienstags, gefahren werden. In Schulzeiten würden nur die Lücken geschlossen, in Ferienzeiten könnten auch die weggefallenen Linien fortgeführt werden.

Denkbar wäre außerdem eine Kombination des Bürgerbusses mit dem Kulturprogramm der Stadt, insbesondere der Stadthalle<sup>122</sup>. Für Veranstaltungsbesucher ist selbst eine Verbindung um 20:30 Uhr nicht ausreichend, um zuverlässig nach einer Veranstaltung wieder nach Hause zu gelangen. Hier könnte man Sonderfahrten mit dem Bürgerbus anbieten. Wenn am frühen Abend eine stündliche Verbindung in die Stadt garantiert und die Rückfahrt ebenfalls gewährleistet ist, könnte man damit vielleicht sogar neue Nutzer gewinnen. Es würde auf jeden Fall die Bekanntheit des Bürgerbusses steigern und sich damit auch positiv auf dessen Akzeptanz auswirken. Für eine schnelle Rückfahrt wäre es

---

<sup>119</sup> Eigene Auswertung Umfrage (siehe Anlage 5.02.100)

<sup>120</sup> Auch in Herdwangen-Schönach: Vgl. Landratsamt SIG, Gemeinderatssitzung, S.6-7. (siehe Anlage 7.02.008)

<sup>121</sup> Siehe auch Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.10.

<sup>122</sup> Siehe auch Ministerium für Ländlichen Raum, Modellprojekte, S.56,57.

möglich nur die Orte anzufahren, an denen tatsächlich jemand aussteigen will<sup>123</sup>. Bei einem Bürgerbus mit maximal acht Fahrgästen kann der Haltewunsch dem Fahrer mündlich mitgeteilt werden, eine Fahrt bis vor die eigene Haustüre wäre denkbar.

### **c) Fahrrad / E-Bike**

Der große Ideenpool der ländlichen Gemeinden in Deutschland hält neben den motorisierten gemeinschaftlichen Alternativen auch noch zahlreiche Ideen zur Förderung des Radverkehrs bereit. Da das Radfahren an sich von den Meßkirchern durchaus als Option gesehen wird, sollte es als mögliche alternative Mobilitätsform auf jeden Fall gefördert werden. Auch in anderen ländlichen Räumen gewinnen E-Bikes und Pedelecs zunehmend an Bedeutung<sup>124</sup>. Sie ermöglichen es nicht nur älteren Menschen längere Strecken mit dem Rad zurückzulegen, sondern bieten auch für Berufspendler eine Möglichkeit mit dem Rad zur Arbeit zu gelangen, ohne dabei ins Schwitzen zu geraten.

Besonders im sogenannten ‚modal split‘ spielt das Fahrrad eine große Rolle für die erste bzw. die letzte Meile. Bürger sollen die Möglichkeit haben aus verschiedenen Verkehrsmitteln zu wählen und diese je nach Bedarf zu kombinieren<sup>125</sup>. Zum Beispiel wurden im Projekt „INMOD“ E-Busse mit Pedelecs als Zubringer kombiniert. Die Buslinien wurden auf eine Hauptlinie reduziert, so dass eine Expresslinie entstand. Die Haltestellen wurden mit abschließbaren Abstell- und Ladeboxen

---

<sup>123</sup> In Olfen (NRW) wurde ein solches Konzept für den Schülerverkehr eingerichtet: Über spezielle Chipkarten werden die Wohnorte der Schüler beim Einsteigen in den Bus eingelesen. Aus diesen Daten wird die kürzeste Fahrtroute berechnet, um alle an ihre Haltestellen zu bringen. So wird den Schülern eine lange Heimfahrt erspart, außerdem konnte einer von drei Bussen komplett eingespart werden. Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.16.; Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.61.

<sup>124</sup> Vgl. Laberer, Positionspapier, S.9-10.

Ein Pedelec unterstützt nur wenn auch getreten wird, ein E-Bike unterstützt bis zu einer bestimmten Geschwindigkeit immer. Vgl. Conrad, Nachhaltige Mobilität, S.37-39.

<sup>125</sup> Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.10.; Waltern, Klimaschutz und Mobilität, S.10-12.

Zum Beispiel bietet die Stadt Bremen „mobil.punkte“ an, an denen E-Autos via Carsharing geliehen werden können. Diese sind mit Bus, Bahn, und zu Fuß erreichbar und bieten außerdem Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Vgl. Glotz-Richter, mobil.punkte, S.76-87.; Ministerium für Ländlichen Raum, Modellprojekte, S.43-45.

ausgestattet, sodass die Elektrofahrräder sicher und wettergeschützt untergebracht werden konnten<sup>126</sup>.

Auch in Meßkirch könnte ein ‚modal split‘ zwischen Fahrrad und Bus einige Probleme lösen. Gerade an den Haltestellen, die ein sehr großes Einzugsgebiet haben, könnten Abstellmöglichkeiten für E-Bikes/Fahrräder geschaffen werden. Um die Attraktivität zu steigern wären auch hier abschließbare Boxen denkbar, die vor Regen schützen und vielleicht sogar die Möglichkeit bieten ein E-Bike aufzuladen. Insbesondere für die Distanzprobleme in Menningen und in Dietershofen wäre dies eine mögliche Lösung<sup>127</sup>. Auch innerhalb der Kernstadt könnte das E-Bike als Verkehrsmittel gefördert werden, zum Beispiel durch die Schaffung von geeigneten Abstellmöglichkeiten und einer Ladestation in der Stadtmitte. So könnten Bürger auch von den Stadträndern ohne Pkw zum Einkaufen o.ä. fahren. Auch das VEK empfiehlt Radabstellanlagen am Schloss, am Rathaus und am Adlerplatz<sup>128</sup>.

Des Weiteren wäre natürlich auch die Fahrradmitnahme im Bus förderlich für den Radverkehr<sup>129</sup>. Derzeit ist es meistens nicht möglich das Rad mitzunehmen.

Durch gezielte Aktionen in der Öffentlichkeitsarbeit könnte das E-Bike/Fahrrad als Alternative zum Auto noch mehr ins Bewusstsein der Einwohner geholt werden. Es könnte zum Beispiel Aktionstage geben, an denen sich jeder über E-Bikes informieren und auch ein solches Probefahren kann. Das VEK schlägt hierzu eine jährliche Mitmachaktion „Mit dem Rad zu Arbeit“ vor<sup>130</sup>. Zur Förderung des Radverkehrs wäre außerdem eine Kooperation mit den ortsansässigen Firmen hilfreich. Sie könnten ihren Mitarbeitern sichere Abstellmöglichkeiten für ihre E-Bikes/Fahrräder und vielleicht sogar eine Möglichkeit zum Umziehen und

---

<sup>126</sup> Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.12.

<sup>127</sup> Bei letzteren soll die Haltestelle „Abzweig“ laut OEK ohnehin umgestaltet werden, vielleicht könnte man dies gleich in die Planung mit einbinden.

<sup>128</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, VEK, S.44. (siehe Anlage 2.06.002)

<sup>129</sup> Vgl. Landesanstalt, Arbeitsmaterialie 31, S.30.

<sup>130</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, VEK, S.37,46. (siehe Anlage 2.06.002)

Duschen bieten<sup>131</sup>. Der Nutzen für die Arbeitgeber liegt darin, dass Mitarbeiter gesünder und leistungsfähiger werden und dadurch die Beschäftigtenzufriedenheit steigt<sup>132</sup>. Außerdem könnten sie von Seiten der Stadt eine Auszeichnung erhalten, die sie als Förderer einer umweltfreundlichen Mobilität hervorhebt. Gut wäre natürlich, wenn die Stadtverwaltung mit gutem Beispiel voran ginge. So könnte (zumindest saisonal) der motorisierte Pendlerverkehr etwas vermindert werden und die Beschäftigten allgemein zu nachhaltigerem und gesünderem Mobilitätsverhalten motiviert werden<sup>133</sup>. Vor allem käme das Thema Mobilität so überhaupt mehr in den Fokus der Einwohner.

## 6. Die Verbindungen ins Umland

### 6.1. Analyse der Gegebenheiten

Im Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt heißt es zum ÖPNV ins Umland:

*„Insgesamt ist die Anbindung der Stadt Meßkirch an ein öffentliches Verkehrsnetz ausbaufähig. Zwar ist die Kernstadt mit 5 Haltestellen, die durch mehrere Buslinien angefahren werden, gut erschlossen, die mangelhafte Bedienungsfrequenz und die mäßigen Verbindungen ins Umland widersprechen jedoch dem Anspruch eines leistungsfähigen und bedarfsgerechten öffentlichen Personenverkehrs.“<sup>134</sup>*

Die Stadt Meßkirch liegt am südlichen Rand des Landkreises Sigmaringen. Sie grenzt dadurch an die Landreise Tuttlingen und Konstanz an. Die nächstgrößeren Städte in der Umgebung sind zum einen Sigmaringen und Pfullendorf (Lkr Sigmaringen), zum anderen Tuttlingen (selbst Kreisstadt) und Stockach (Lkr. Konstanz). Wie bereits beschrieben ist Meßkirch selbst nicht an den Schienenpersonennahverkehr angebunden, es gilt also zunächst die Busverbindungen nach den im VEK angedeuteten Lücken zu untersuchen.

---

<sup>131</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, VEK, S.33,47. (siehe Anlage 2.06.002); Stiewe, Mobilitätsmanagement, S.103.

<sup>132</sup> Vgl. Stiewe, Mobilitätsmanagement, S.103.

<sup>133</sup> Vgl. Stiewe, Mobilitätsmanagement, S.103.

<sup>134</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, VEK, S.29. (siehe Anlage 2.06.002)

Die Verbindungen von Meßkirch nach Sigmaringen (und umgekehrt) sind zu Schulzeiten beinahe lückenlos. In den Ferien ergeben sich kleinere Lücken von eineinhalb bis zwei Stunden am späteren Vormittag und am frühen Nachmittag. Von Meßkirch nach Sigmaringen fährt man frühestens um 06:28 Uhr und spätestens um 19:18 Uhr und von Sigmaringen in die Gegenrichtung frühestens um 05:45 Uhr und spätestens 20:08 Uhr. Als Anhaltspunkte habe ich hier wieder die zentrale Haltestelle „Adlerplatz“ in Meßkirch gewählt, und den Bahnhof in Sigmaringen. Auch am Wochenende ist eine Verbindung alle eineinhalb bis zwei Stunden gegeben: samstags kann man in beide Richtungen etwa um 07:00 Uhr starten, von Meßkirch nach Sigmaringen kann man zuletzt um 19:18 Uhr fahren, in Sigmaringen geht jedoch die letzte Linie nach Meßkirch bereits um 17:03 Uhr. Sonntags verkehren die Linien sehr regelmäßig in beide Richtungen zwischen 09:00 Uhr und 19:00 Uhr.

Da es sich hier um dieselben Linien handelt, die im vorigen Kapitel für den lokalen Verkehr relevant waren, besteht auch dasselbe Problem mit unterschiedlichen Fahrzeiten während Schul- oder Ferienzeit. Auch in diesem Zusammenhang kann also der Mobilitätsberater tätig werden.

In Sigmaringen haben die Bürger Anschluss an die Angebote der Deutschen Bahn. Außerdem bietet die Kreisstadt neben einer Vielzahl an Arbeitsplätzen weitere Einkaufsmöglichkeiten, Fachärzte und ebenfalls ein breites Kultur- und Freizeitangebot.

Die Verbindungen nach Pfullendorf sind wiederum sehr ähnlich, wie die nach Sigmaringen, da Pfullendorf auch auf derselben Linie liegt. Lediglich samstagsmorgens gibt es eine größere Lücke von etwa vier Stunden. In Pfullendorf haben die Bürger Anschluss an den neu geschaffenen RegioBus500, der stündlich nach Überlingen fährt.

Die Busverbindung nach Tuttlingen gestaltet sich sehr übersichtlich. Wochentags gibt es fünf Verbindungen (bzw. vier in der Ferienzeit), am Samstag zwei und am Sonntag keine. Auch in Tuttlingen gibt es ein ähnliches Angebot an Wegezielen wie in Sigmaringen. Als Industriestadt ist sie vor allem als Ziel für Berufspendler nicht zu verachten.

Etwas mehr Busse als nach Tuttlingen fahren nach Stockach: Wochentags ist die Verbindung zwischen morgens um 06:00 Uhr und etwa 10:30 Uhr nach der vorliegenden Definition fast lückenlos. Zwischen 10:30 Uhr und etwa 14:00 Uhr entsteht in beide Richtungen eine größere Lücke. Am Nachmittag ist die Verbindung von Meßkirch nach Stockach vor allem in den Ferien sehr lückenhaft, die Gegenrichtung ist besser aufgestellt. Die letzten Busse fahren bemerkenswerterweise um 20:39 Uhr (Meßkirch– Stockach) bzw. um 22:15 Uhr (Stockach – Meßkirch). Am Wochenende gibt es jeweils drei Verbindungen in jede Richtung, wobei hier keine Abendbusse mehr angeboten werden.

In Stockach ist aus verkehrlicher Sicht vor allem die Anbindung an den regionalen Zugverkehr interessant. Von hier aus bietet das „Seehäsle“ über Radolfzell einen Anschluss nach Konstanz und schafft so eine Verbindung zum Bodensee und in die Schweiz.

Große Lücken gibt es also demnach zwischen Meßkirch und Sigmaringen bzw. Pfullendorf nach 19:00 Uhr, zwischen Meßkirch und Tuttlingen insgesamt und zwischen Meßkirch und Stockach nachmittags und an den Wochenenden.

## **6.2 Problembewusstsein der Bürger und erste Lösungen**

Die Verbindung nach Sigmaringen wird in den Ortsentwicklungskonzepten kontrovers dargestellt. Während Rohrdorf sie als Stärke empfindet, wird sie in Rengetsweiler als eher schlecht bemängelt. Dies erklärt sich daraus, dass die Hauptlinie nach Sigmaringen (102), wie im Kapitel 5.1. beschrieben, Rohrdorf immer anfährt, Rengetsweiler dagegen nicht. Wären die beschriebenen Lücken in Rengetsweiler zum Beispiel über einen Bürgerbus gedeckt, wäre auch das Verbindungsproblem nach Sigmaringen gelöst.

Im Workshop zum OEK in Menningen wurde bemängelt, dass der RegioBus500 nicht über Meßkirch fährt. Dasselbe führt das VEK als



Negativpunkt beim Thema ÖPNV an<sup>135</sup>. Ebenfalls in dieselbe Kerbe schlägt der Wunsch nach einer direkten Busverbindung Sigmaringen – Meßkirch – Überlingen, der in den Freitextfeldern der Umfrage geäußert wurde<sup>136</sup>.

Blickt man nun zur Einschätzung der Bedarfe wieder auf die in der Umfrage angegebenen Wegezwecke, ergibt sich fürs Umland folgende Verteilung: 68% Einkaufen/Besorgungen, 57% Kulturangebote/Freizeitgestaltung, 49% Arzt/Apotheke und zu je 40% Arbeit/Schule und Besuch von Freunden/Verwandten. Insbesondere der zweitwichtigste Zweck Kultur/Freizeit verstärkt die Bedeutung der abendlichen Lücken, die in alle Richtungen bestehen.

In der Wichtigkeit der Ziele liegt Sigmaringen mit 86,6 % an der Spitze, gefolgt von Tuttlingen mit 61%, Pfullendorf mit 55% und Stockach mit 36,6%. Die Stadt Mengen scheint mit 17% der Stimmen kein vorrangiges Ziel zu sein. Die Häufigkeit mit der Tuttlingen als Ziel genannt wurde in Kombination mit den wenigen Verbindungen die es tatsächlich gibt, ergibt ein Problem, das betrachtet werden muss. Auch im VEK wird der Wunsch nach einer Expressbuslinie Sigmaringen – Meßkirch – Tuttlingen bzw. Stockach genannt<sup>137</sup>. Dies bestätigt die Bedeutung der beiden als Ziel für die Meßkircher.

Ein weiterer Wunsch, der in allen Konzepten und Umfragen immer wieder geäußert wird, ist die Reaktivierung der Ablachtalbahn, die bis in die 1980er Meßkirch an das öffentliche Schienennetz anschloss. Sie schuf eine Verbindung per Bahn über Stockach nach Radolfzell und bereitete damit einen direkten Weg zum Bodensee. In die Gegenrichtung führte sie bis nach Sigmaringen bzw. Mengen.

---

<sup>135</sup> Vgl. Siemensmeyer, Bürgerwerkstatt Menningen, S.4. (siehe Anlage 2.03.010); Stadt Meßkirch, VEK, S.19,29. (siehe Anlage 2.06.002)

<sup>136</sup> Auswertung Umfrage EvaSys, S.8. (siehe Anlage 5.02.004)

<sup>137</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, VEK, S.29,31,37,46. (siehe Anlage 2.06.002)

### **6.3. Lösungsansätze**

#### **a) Ruf-Bürgerbus / Fifty-Fifty-Taxi**

Da wäre nun also zunächst das Problem der abendlichen Verbindungen in die umliegenden Städte. Auch hierfür könnte der oben beschriebene Bürgerbus teilweise eine Lösung sein. Ob sich eine komplette Linie mit einem regelmäßigen Fahrplan in alle vier genannten Städte lohnen würde, scheint aus derzeitiger Sicht fraglich. Für einen solch hohen und vor allem regelmäßigen Bedarf gibt es bisher keine Hinweise. Naheliegender erscheint jedoch das Vorhandensein von Einzelbedarfen. Wie oben beschrieben, ist zum Beispiel Sigmaringen eine entscheidende Verbindungsstelle zum Netz der Deutschen Bahn und ein wichtiger Ort für kulturelle Veranstaltungen. Wenn einer nun eine Reise tun will, später als 19:00 Uhr von einer solchen zurückkommt oder eine Veranstaltung besucht, entsteht ein einmaliger Bedarf. Bei einem Bürgerbusverein könnte ein solcher Fahrtwunsch vorab angemeldet und dann entsprechend durchgeführt werden. Gerade in Zeiten und Gebieten mit sehr schwacher Nachfrage ist dieses Ruf- bzw. Anmeldesystem schon erfolgreich angewandt worden<sup>138</sup>. Vorteil dabei ist auch die Möglichkeit eines Haus-zu-Haus-Verkehrs. Werden mehrere Fahrtwünsche im selben Zeitraum angemeldet, sollten diese zu einer Route gebündelt werden, wodurch die Fahrt effizienter wird. Zu beachten ist, dass die vier genannten Städte in verschiedenen Himmelsrichtungen liegen und untereinander schlecht kombiniert werden können. Entweder müsste für jeden Zielort ein Fahrer und ein Fahrzeug zur Verfügung stehen, oder das Angebot müsste zum Beispiel auf Sigmaringen beschränkt werden.

Eine weitere Idee, die in einem ähnlichen Kontext entstanden ist, ist das „Fifty-Fifty-Taxi“. Im Ostalbkreis bestand das Problem, dass Jugendliche keine Möglichkeit hatten mit öffentlichen Verkehrsmitteln von der Diskothek wieder nach Hause zu gelangen. Sie bekommen nun die Möglichkeit Taxigutscheine zu erwerben, bei denen sie nur die Hälfte des Wertes selbst bezahlen müssen, die andere Hälfte wird von der Stadt

---

<sup>138</sup> Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.19.

finanziert (z. Bsp. 10€ Gutscheine für 5€ kaufen). Diese Gutscheine können sie dann im Taxi einlösen. Dies ist für die Stadt am Ende günstiger, als ein klassisches ÖPNV-Angebot zu finanzieren<sup>139</sup>. Ist der Bedarf für einen Ruf-Bürgerbus nicht groß genug, wäre auch diese Variante für Meßkirch eine Option.

### **b) Regiobus**

Der Anschluss an den RegioBus500 wäre für die überörtliche Anbindung Meßkirchs ein großer Zugewinn. Die Linie entstand erst zum 01.März 2016 und bietet eine stündliche Verbindung von Sigmaringen über Pfullendorf nach Überlingen von morgens fünf Uhr bis Mitternacht bzw. am Wochenende von sieben Uhr bis Mitternacht. Die Busse verfügen außerdem über WLAN, sind barrierefrei und ermöglichen die Mitnahme von Fahrrädern. Die Möglichkeit eine solche Linie einrichten zu können entstammt einem Förderprogramm des Landes. Ziel des Förderprogramms ist es ein landesweites Netz mit schnellen Regiobuslinien zu schaffen, das fehlende Bahnverbindungen auffangen soll<sup>140</sup>. Auch eine Verbindung von Sigmaringen über Meßkirch nach Stockach war im Entwurf des Landes bereits angedacht worden, jedoch sollten in der ersten Ausbaustufe zunächst die Mittelzentren an den ÖSPNV angebunden werden. Da Meßkirch als Unterzentrum klassifiziert ist, war diese Strecke bisher nicht förderfähig<sup>141</sup> und damit nicht finanzierbar. Auch heute wird eine zusätzliche Linie über Meßkirch vom Landratsamt nicht weiter verfolgt<sup>142</sup>. Zwar wären jetzt auch Unterzentren prinzipiell förderfähig, jedoch gibt es bisher unüberwindbare Probleme bei der notwendigen Vertaktung mit der Zuganbindung in Stockach. Zudem steht dem Ganzen ein Finanzierungsproblem entgegen, da trotz der Förderung durch das Land 50% der Kosten beim Landkreis bleiben. Bei einer

---

<sup>139</sup> Vgl. Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.14. Die Gutscheine gelten nur in einem bestimmten Zeitfenster und nur innerhalb des Landkreises.; Chancen und Risiken bei Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.83-84.

<sup>140</sup> Vgl. 3-Löwen-Takt, Regiobusse. (siehe Anlage 4.03.006)

<sup>141</sup> Vgl. Ministerium, Regiobuslinien. (siehe Anlage 4.03.004); Ministerium, Anhörung, S1-2. (siehe Anlage 4.03.001); Ministerium, Baustein. (siehe Anlage 4.03.008)

<sup>142</sup> Vgl. Buchmaier, Ausbau. (siehe Anlage 2.04.014)

weiteren Linie würden somit auch wieder 50% beim Landkreis verbleiben, was die vorhandenen Möglichkeiten übersteigt. Man konzentriert sich hier also darauf den Zubringerverkehr auszubauen. So entstand bereits der SIG-Bus. Es handelt sich hier um einen Rufbus, der per App oder Anruf bis zu 60 Minuten vor Abfahrt noch gebucht werden kann und der verschiedene kleinere Orte an die Regiobuslinie anschließt<sup>143</sup>. Meßkirch liegt allerdings nicht in seinem Einzugsgebiet, dafür wurde die Linie 102 verstärkt. Den stündlichen Takt kann sie zwar nicht so regelmäßig leisten, es ist jedoch möglich den Regiobus wochentags zu jeder Stunde zu erreichen<sup>144</sup>. Die Umsteigezeit schwankt zwischen zwei und 50 Minuten im Extremfall, beträgt meistens jedoch um die 30 Minuten. Problematisch bleiben die Verbindungen nach 19:00 Uhr und an den Wochenenden. Abhilfe könnte hier wieder der Ruf-Bürgerbus schaffen, der Fahrten von und nach Pfullendorf übernimmt. Hier wäre auch eine Kooperation mit den anderen an dieser Strecke liegenden Gemeinden anzustreben. Bei zu geringer Nachfrage könnte auch eine Fifty-Fifty-Taxi-Regelung eine Lösung sein.

### **c) Ablachtalbahn**

Außerdem könnte die Reaktivierung der Ablachtalbahn eine Lösung für dieses Problem schaffen. Sie würde eine direkte Verbindung zum Bodensee ermöglichen und den Zubringerverkehr an die Regiobuslinie überflüssig machen. Vorhandene Schienenverbindungen zu reaktivieren hat schon mancherorts zum Erfolg geführt<sup>145</sup> und auch das VEK legt eine Wiederinbetriebnahme nahe<sup>146</sup>. Das beste Erfolgsbeispiel aus unmittelbarer Umgebung ist der „3er-Ringzug“. Er verbindet die Landkreise Tuttlingen, Rottweil und Schwarzwald-Baar in einem Stundentakt auf zum

---

<sup>143</sup> Vgl. KVB Sigmaringen GmbH, SIG Bus. (siehe Anlage 4.03.009); Landratsamt SIG, Flyer RegioBus. (siehe Anlage 4.03.012)

<sup>144</sup> Der Anschluss ist dabei manchmal in Pfullendorf, manchmal in Aach-Linz.

<sup>145</sup> Mehrere Beispiele wie der 3er-Ringzug, die Ammertalbahn, die Bayerische Oberlandbahn und die City-Bahn Chemnitz finden wir bei Bauer/BUND, Nachhaltig mobil, S.6-8.

<sup>146</sup> Vgl. Stadt Meßkirch, VEK, S.32,37,46. (siehe Anlage 2.06.002)

Teil reaktivierten Strecken und mit reaktivierten und neu geschaffenen Haltepunkten<sup>147</sup>.

Die Ablachtalbahn wurde zwischen 1867 und 1873 erbaut und sollte eine Verbindung von Radolfzell über Mengen nach Ulm schaffen. Schon in der Anfangszeit hatte die Bahn mit einer sehr geringen Nachfrage zu kämpfen, was dazu führte, dass sie nach und nach heruntergestuft und schließlich Stück für Stück stillgelegt wurde. Seit den 1970ern nutzt die Firma Tegometall einzelne Streckenabschnitte für den Gütertransport und bewahrte sie somit vor dem Rückbau. Noch bis 1982 konnten Personen von Radolfzell bis Meßkirch fahren, dann wurde auch dieser Teil für den Personenverkehr gesperrt. 1996 wurde der südlichste Teil der Strecke (Stockach – Radolfzell) saniert und mit dem „Seehäsle“ wieder eröffnet. Einer Wiederinbetriebnahme der nördlichen Streckenteile (Stockach – Mengen) stand ein Gutachten von 2004 entgegen, das ein zu geringes Fahrgastaufkommen prognostizierte<sup>148</sup>. Neuere bzw. erneute Studien ergaben nun, dass eine Vertaktung mit den bereits vorhandenen Angeboten möglich wäre und dass auch die nötigen Fahrgastzahlen erreicht werden könnten, da der Zug einige Buslinien ersetzen könnte<sup>149</sup>. Die Busse würden dann nur noch als Zubringer gebraucht. Es fanden auch schon Gespräche zwischen den Anrainergemeinden statt. Die Stimmung ist im Allgemeinen positiv, jedoch bleibt die entscheidende Frage der Finanzierbarkeit. Um einen modernen Standard erreichen zu können, sind umfassende Sanierungen der Strecke nötig, was auch die Elektrifizierung der Strecke beinhaltet. Die hierfür nötigen Investitionssummen<sup>150</sup> können von den Anrainergemeinden allein nicht getragen werden, weshalb eine Förderung durch Land oder Bund zwingend notwendig wäre<sup>151</sup>. Federführend müsste hier das Landratsamt als

---

<sup>147</sup> Vgl. Zweckverband Ringzug, Der 3er Ringzug. (siehe Anlage 7.03.001)

<sup>148</sup> Vgl. 3-Löwen-Takt, Ablachtalbahn. (siehe Anlage 2.01.003); Ablachtal-Bahn GmbH, Ablachtal. (siehe Anlage 2.01.001); Fleischer, Ablachtalbahn, S.36-40. (siehe Anlage 2.01.002); [Ohne Autor], Ablachtalbahn. (siehe Anlage 2.01.004)

<sup>149</sup> Vgl. Grosse, Ablachtal-Bahn, S.13-30,39. (siehe Anlage 2.01.009); Landratsamt SIG, Bericht Zukunftswerkstatt. (siehe Anlage 2.01.010)

<sup>150</sup> Vgl. Grosse, Ablachtal-Bahn, S.40-41. (siehe Anlage 2.01.009)

<sup>151</sup> Vgl. Moser, Gutes Ergebnis. (siehe Anlage 2.01.006)

zuständige Behörde sein. Hier steht man jedoch aktuell vor der Aufgabe die Verbindung Sigmaringen – Stuttgart zukunftsfähig zu gestalten. Da auch diese Strecke noch nicht elektrifiziert ist und eine Anfahrt des neuen Tiefbahnhofs Stuttgart mit Dieselloks kaum möglich sein wird, entstehen hier Probleme, deren Lösung in der Priorität vorne liegen<sup>152</sup>.

Die Bahnstrecke wurde also als Lösungsmöglichkeit erkannt und Umsetzungsschritte eingeleitet, jedoch ist es bis zur Erreichung des Ziels noch ein weiter Weg.

#### **d) Mitfahrzentrale**

Wie aus dem VEK und der Umfrage hervorgeht, ist Tuttlingen ein wichtiges Ziel für die Meßkircher. Eine Expressbuslinie mit regelmäßigem Takt, der auch für Berufspendler attraktiv ist, wäre sicher eine gute Lösung. Eine solche zu schaffen liegt jedoch nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde. Hier müssten sich die Landratsämter zusammentun und ein Konzept erstellen.

Um eine passgenaue Lösung von Seiten der Stadt Meßkirch zu entwickeln, wäre eine genauere Analyse der jeweiligen Wegezwecke nach Tuttlingen bzw. Stockach notwendig. Davon ausgehend kann dann ermittelt werden, ob sich diese Wege bündeln lassen. Vom jetzigen Standpunkt aus gesehen scheint eine Mitfahrzentrale eine Möglichkeit den ohnehin vorhandenen MIV etwas besser auszulasten<sup>153</sup>. Da Tuttlingen viele Arbeitsplätze bietet und keine passenden Busverbindungen bestehen, ist davon auszugehen, dass die Pendler allesamt das eigene Auto nutzen. Die Stadt könnte eine Fahrgemeinschaftenbörse bzw. eine Mitfahrzentrale anbieten. So könnten sich auch Arbeitnehmer verschiedener Firmen finden, die die gleichen Wege zu denselben Zeiten zurücklegen, ohne es bisher voneinander zu wissen. Regelmäßige Fahrgemeinschaften können so gefördert werden. Aber auch

---

<sup>152</sup> Vgl. Kretschmann, Rede, S.4. (siehe Anlage 2.04.009)

<sup>153</sup> Auch das VEK und die Umfrage machen entsprechende Vorschläge: Vgl. Stadt Meßkirch, VEK, S.46. (siehe Anlage 2.06.002); Auswertung Umfrage EvaSys, S.7. (siehe Anlage 5.02.004)

Einzelfahrten könnte man vermitteln und somit besser auslasten. Muss eine Person zum Beispiel zum Arzt, könnte sie einen Fahrtwunsch anmelden und jemand der ohnehin mit dem Pkw in diese Richtung fährt könnte sie mitnehmen. Im Projektbeispiel „Mobilfalt“ (Nordhessen) werden hierbei Fahrtwünsche, die nicht durch eine Mitfahrgelegenheit abgedeckt werden können, durch Taxi oder Bürgerbus aufgefangen<sup>154</sup>. Genauso können Fahrer, die noch Plätze frei haben ihre Fahrt eintragen und jemand der mitfahren möchte, kann sich daraufhin melden. Online ist letzteres zum Beispiel bereits über die Plattformen von „blablacar“, „bessermithfahren“ oder „flinc“ möglich<sup>155</sup>. Möchte man allen Generationen gerecht werden, ist eine Online-Anwendung sicher notwendig aber allein nicht ausreichend. Als Vermittler könnte dabei der Mobilitätsberater fungieren. Eine Software könnte vielleicht über einen App-Entwicklungswettbewerb von jungen Einwohnern selbst geschaffen werden. Man könnte auch versuchen die Nutzung der genannten, vorhandenen Plattformen zu fördern oder auf kostenlose Programme wie den Google-Kalender<sup>156</sup> oder ähnliches zurückzugreifen und sie für die eigenen Zwecke nutzbar zu machen. Beim Rückgriff auf verschiedene fremde Plattformen ist es ratsam, ein einheitliches Bezahlungssystem zu entwickeln, damit am Ende nicht mehr Verwirrung als Nutzen entsteht. Dasselbe Vorgehen kann natürlich auch auf die Verbindung von Meßkirch nach Stockach angewandt werden.

---

<sup>154</sup> Vgl. Brenck, Mobilität sichert Entwicklung, S.93.

<sup>155</sup> Vgl. Comuto SA, BlaBlaCar. (siehe Anlage 4.05.001); Eppener, Mitfahrgelegenheiten. (siehe Anlage 4.05.002); flinc GmbH, flinc ganz einfach. (siehe Anlage 4.05.003)

<sup>156</sup> Vgl. Ministerium für Ländlichen Raum, Modellprojekte, S.38.

## **7. Fazit und Ausblick**

Fazit dieser Arbeit „Keine Perspektive ohne Auto? Mobilität im ländlichen Raum“ ist: Ja, es gibt Alternativen zum Auto im ländlichen Raum. Aber der private Pkw hat eine hohe Bedeutung für die Menschen hier und er wird sie auch in näherer Zukunft weiterhin haben. Eine vollwertige Alternative mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bieten und all die verschiedenen Wege und Bedürfnisse abzudecken erscheint sehr schwierig. Es gibt zahlreiche Ideen für alternative Angebote, die diejenigen auffangen können, die auf den ÖPNV angewiesen sind und die, die ihn nutzen wollen. Wie diese Lösungen im Betrachtungsraum aussehen könnten wurde in der Arbeit ausführlich gezeigt.

Bei der Umsetzung der Ideen braucht es sehr viel Geduld. Der ÖPNV verschwand seit den 1960ern als mögliche Verkehrsmittelalternative zunehmend aus den Köpfen der Menschen. So ist es nicht verwunderlich, dass auch neue Angebote, die einerseits definitiv gebraucht werden, auf der anderen Seite mit Akzeptanzproblemen zu kämpfen haben. Um diese zu stärken sollten bei der Planung möglichst viele Akteure gehört werden und vor allem müssen die tatsächlichen Bedürfnisse der Bürger genau diskutiert und in der Umsetzung respektiert werden. Die besten Ideen kommen von den Bürgern selbst, denn sie werden die Angebote später nutzen. Ebenso ist es wichtig auf die Erfahrungen der anderen zurückzugreifen. Viele Projekte laufen in anderen Städten bereits seit mehreren Jahren und die Organisatoren hatten in vielen Bereichen mit ähnlichen Problemen zu kämpfen. Sie können wertvolle Tipps zur Gewinnung ehrenamtlicher Fahrer geben, denn mit diesen stehen und fallen viele Ansätze.

Eine weitere Chance für alternative Programme bietet vielleicht auch die bevorstehende ÖPNV-Finanzreform. Durch sie wird die Finanzierungsverantwortung ab 2018 auf die Landkreise übertragen, wodurch diese mehr Gestaltungsspielräume bekommen sollen<sup>157</sup>. Die Ausgangslage scheint auf diesem Gebiet ohnehin günstig, da der Landkreis Sigmaringen aus

---

<sup>157</sup> Vgl. Ministerium, ÖPNV-Finanzreform, S.2. (siehe Anlage 6.01.001)



einem Bundesprojekt 350.000€ erhielt, die zur Steigerung von Mobilität und Nahversorgung eingesetzt werden sollen<sup>158</sup>. Erste Schritte werden gerade in der Pilotgemeinde Herdwangen-Schönach gemacht und sollen auf den gesamten Landkreis ausgeweitet werden. Es besteht also von Seiten der Genehmigungsbehörde durchaus Interesse alternative Angebote zu entwickeln.

Entscheidend für den Erfolg neuer Ideen sind eine gute Kommunikation und die Vernetzung aller Akteure. Zusammenarbeit und ein aktives Aufeinanderzugehen sind die oberste Direktive.

Auch hier in Meßkirch ist dies besonders wichtig: Ich erinnere mich an ein Gespräch auf dem Marktplatz im Zuge meiner Umfrage. Eine ältere Dame, die selbst vor vielen Jahren nach Meßkirch zugezogen war, berichtete mir von ihren Erfahrungen und Eindrücken: Die Meßkircher seien oft äußerst kritisch gegenüber Neuem und nicht unbedingt experimentierfreudig. Sie würden außerdem am liebsten überallhin mit dem Auto fahren. Im weiteren Verlauf des Gespräches erzählte sie auch von der durchweg guten Nachbarschaft und einer allgemein großen Hilfsbereitschaft. Kann ein alternatives Angebot also diese vorsichtige, kritische Grundhaltung überwinden, stehen die Chancen für eine erfolgreiche Umsetzung sehr gut.

---

<sup>158</sup> Vgl. Landratsamt SIG, Bürgerdialog, S.1. (siehe Anlage 7.02.001)

## **Literaturverzeichnis**

### **Gesetze**

- juris GmbH - Juristisches Informationssystem für die Bundesrepublik Deutschland: Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG), [http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=%C3%96PNVG+BW&psml=bsba\\_wueprod.psml&max=true&aiz=true](http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=%C3%96PNVG+BW&psml=bsba_wueprod.psml&max=true&aiz=true) [21.08.2017].
- Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert worden ist, <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/PBefG.pdf> [26.05.2017].

### **Verzeichnis Printmedien**

- Ahrend, Christine / Herget, Melanie (Hg.): Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum. Handbuch für nachhaltige Regionalentwicklung, Hannover 2012.
- Bauer, Markus / Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND): Nachhaltig mobil im ländlichen Raum. Vorbildliche Beispiele aus ganz Deutschland, Stuttgart 2015.  
Auch online unter:  
[https://www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/Publikationen/Themen/Mobilitaet/Mobilitaet\\_Nachhaltige\\_Mobilitaet\\_im\\_Laendlichen\\_Raum.pdf](https://www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/Publikationen/Themen/Mobilitaet/Mobilitaet_Nachhaltige_Mobilitaet_im_Laendlichen_Raum.pdf)  
[22.05.2017].
- Brenck, Andreas / Gipp, Christoph / Nienaber, Petra: Mobilität sichert Entwicklung. Herausforderungen für den ländlichen Raum (ADAC-Studie zur Mobilität), Berlin 2016.  
Auch online unter:  
[https://www.adac.de/mmm/pdf/fi\\_mobilitaet%20sichert\\_entwicklung\\_studie\\_0316\\_259064.pdf](https://www.adac.de/mmm/pdf/fi_mobilitaet%20sichert_entwicklung_studie_0316_259064.pdf) [25.08.2017].

- Conrad, Johanna: Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum. Status quo und Entwicklungspotentiale bereits verfolgter Projekte in der Modellregion Schwarzwald-Baar-Heuberg, Eberhard Karls Universität Tübingen, Masterarbeit 2016.
- DB Mobility Logistics AG Marketing Kommunikation (GMK) (Hg.): Planung und Konzeption von flexiblen Bedienungsformen, Frankfurt a.M. 2014.

Auch online unter:

[https://www.bahn.de/db\\_regio/view/mdb/db\\_regio/leistungen/mdb\\_204610\\_download\\_flexible\\_bedienformen.pdf](https://www.bahn.de/db_regio/view/mdb/db_regio/leistungen/mdb_204610_download_flexible_bedienformen.pdf) [30.05.2017].

- Evans, Doris: Freiwahl und Schnellbedienung. Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit, in: Stickel, Antje / Tröscher, Michael (Hg.): 48, 98 Tante Emma - Megastore. 50 Jahre Lebensmittelhandel in Deutschland, Frankfurt a.M. 1998, S.30-35.
- Gipp, Christoph / Nienaber, Petra / Schiffhorst, Guido: Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum. Ergebnisbericht, Berlin 2014.

Auch online unter:

[https://www.adac.de/mmm/pdf/fv\\_mobilitaet\\_laendlicher\\_raum\\_studie\\_1115\\_219852.pdf](https://www.adac.de/mmm/pdf/fv_mobilitaet_laendlicher_raum_studie_1115_219852.pdf) [25.08.2017].

- Glotz-Richter, Michael: Der Verkehr, die Stadt und die "mobil.punkte" - wie Carsharing das Klima schützt, in: Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) (Hg.): Klimaschutz & Mobilität. Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung - so lässt sich was bewegen, Köln 2013, S.76-87.
- Heckens, Franz: Handlungskonzept Bürgerbus - Anleitung und Anstiftung zum Mitmachen, in: Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) (Hg.): Klimaschutz & Mobilität. Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung - so lässt sich was bewegen, Köln 2013, S.66-74.

- Kähler, Gert: Tante Emma goes event-shopping. Das Bild der Stadt prägen die Bauten für den Handel, in: Stickel, Antje / Tröscher, Michael (Hg.): 48, 98 Tante Emma - Megastore. 50 Jahre Lebensmittelhandel in Deutschland, Frankfurt a.M. 1998, S.44-50.
- Laberer, Christian / Winkler, Roland (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Ressort Verkehr): Positionspapier Mobilitätssicherung im ländlichen Raum. Herausforderungen Handlungsfelder Empfehlungen, München 2016.
- Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (Hg.): Arbeitsmaterialie 31: Verkehr und Mobilität in der lokalen Agenda 21 - Ein Leitfaden mit Aktionsbeispielen, Heidelberg 2003.
- Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (Hg.): Modellprojekte Elektromobilität Ländlicher Raum. Erfahrungen und Ergebnisse, Stuttgart 2015.
- Stiewe, Mechthild / Wittowsky, Dirk: Mobilitätsmanagement: Ein Beitrag zum Klimaschutz, in: Service- und Kompetenzzentrum: Kommunalen Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) (Hg.): Klimaschutz & Mobilität. Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung - so lässt sich was bewegen, Köln 2013, S.98-113.
- Teuteberg, Hans-Jürgen: Der Lebensmittelhandel im Wandel. Zur Wirtschafts-, Technik- und Sozialhistorie des Einzelhandels, in: Stickel, Antje / Tröscher, Michael (Hg.): 48, 98 Tante Emma - Megastore. 50 Jahre Lebensmittelhandel in Deutschland, Frankfurt a.M. 1998, S.51-70.
- Waltern, Jan: Kommunalen Klimaschutz und Mobilität: Da bewegt sich was, in: Service- und Kompetenzzentrum: Kommunalen Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) (Hg.): Klimaschutz & Mobilität. Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung - so lässt sich was bewegen, Köln 2013, S.6-15.

### Verzeichnis Internetquellen:

- 3-Löwen-Takt: Ablachtalbahnhof, <https://www.3-loewen-takt.de/freizeit/tourenvorschlaege/bahntouren/ablachtalbahnhof/> [30.05.2017].
- 3-Löwen-Takt: Bürgerbus Baden-Württemberg, <https://www.3-loewen-takt.de/mobil-in-bw/buergerbusse/> [30.05.2017].
- 3-Löwen-Takt: Mobil in BW / Regiobusse, <https://www.3-loewen-takt.de/mobil-in-bw/regiobusse/> [30.05.17].
- Ablachtal-Bahn GmbH: Ablachtal – Bahn GmbH, <http://www.ablachtal-bahn.de/> [30.05.2017].
- Buchmaier, Anna-Lena: Ausbau der Regiobus-Linie ist derzeit nicht geplant. Vertrag für Betreiber verlängert, in: Schwäbische Zeitung 19.07.2017, [http://www.schwaebische.de/region/artikel,-Ausbau-der-Regiobus-Linie-ist-derzeit-nicht-geplant-\\_arid,10704735\\_toid,623.html](http://www.schwaebische.de/region/artikel,-Ausbau-der-Regiobus-Linie-ist-derzeit-nicht-geplant-_arid,10704735_toid,623.html) [24.07.2017].
- Comuto SA: BlaBlaCar. So funktioniert's, <https://www.blablacar.de/wie-es-funktioniert> [23.08.2017].
- Eppener, Stephan: bessermitfahren.de: Mitfahrgelegenheiten finden und anbieten, <https://www.bessermitfahren.de/> [23.08.2017].
- Fleischer, Korbinian: Durch den Hegau zum Bodensee. Auf den Spuren der Ablachtalbahnhof, in: Schönes Schwaben 10/2008, S.36-40. Online unter: <https://www.3-loewen-takt.de/fileadmin/Downloads/pdf/ablachtalbahnhof.pdf> [30.05.2017].
- flinc GmbH: flinc ganz einfach. So geht's, <https://flinc.org/> [23.08.2017].
- Google Maps: Kartenausschnitt Meßkirch und seine Ortsteile, <https://www.google.de/maps/@48.0013212,9.13152,12.62z> [11.08.2017].
- Hickmann, Gerd / Gericke, Markus (u.a.) / Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg: Bahnen und Busse für Baden-Württemberg, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m->

[mvi/intern/Dateien/Broschueren/Bahnen-Busse fuer Baden-Wuerttemberg.pdf](#) [22.06.2017].

- Hoffmann, Gerhard: BürgerBus Pfullendorf, <http://buergerbus-pfullendorf.de/index.php?seite=startseite> [27.07.2017].
- Kölschbach, Thomas / Stadt Meßkirch: Ortsentwicklungskonzept Buffenhofen/Dietershofen, Meßkirch 2016.  
Auch online unter:  
<https://www.messkirch.de/de/Wirtschaft%2BBauen/Stadtentwicklung/Perspektivwerkst%C3%A4tten> [10.03.2017].
- Kölschbach, Thomas / Stadt Meßkirch: Ortsentwicklungskonzept Heudorf, Meßkirch 2016.  
Auch online unter:  
<https://www.messkirch.de/de/Wirtschaft%2BBauen/Stadtentwicklung/Perspektivwerkst%C3%A4tten> [10.03.2017].
- Kölschbach, Thomas / Stadt Meßkirch: Ortsentwicklungskonzept Langenhart, Meßkirch 2016.  
Auch online unter:  
<https://www.messkirch.de/de/Wirtschaft%2BBauen/Stadtentwicklung/Perspektivwerkst%C3%A4tten> [10.03.2017].
- Kretschmann, Johannes F.: Rede zum Haushaltsplan 2017, [http://www.landkreis-sigmaringen.de/Haushaltsrede\\_Gruene.pdf](http://www.landkreis-sigmaringen.de/Haushaltsrede_Gruene.pdf) [06.07.2017].
- KVB Sigmaringen GmbH: SIG Bus Linienübersichtsplan, <http://www.kvb-sig.de/default.asp?navid=35&lid=De&oid=001> [30.05.2017].
- Landratsamt Sigmaringen (Hg.): Flyer RegioBus Donau Bodensee, <http://www.kvb-sig.de/default.asp?navid=35&lid=De&oid=001> [30.05.2017].
- Landratsamt Sigmaringen/ FB Komm.u.Nahverkehr: Gemeinderatssitzung 25.10.2016 Herdwangen-Schönach. "Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen

- Räumen", <https://www.modavo-sig.de/2016/10/25/gemeinderats-sitzung-herdwangen-sch%C3%B6nach/> [06.07.2017].
- Landratsamt Sigmaringen/ FB Komm.u.Nahverkehr: Modellvorhaben Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen – MoDavo - SIG, <https://www.modavo-sig.de/> [06.07.2017].
  - Landratsamt Sigmaringen: Bürgerdialog zur langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen, [http://www.landkreis-sigmaringen.de/2379.php?&publish\[id\]=383387&publish\[start\]=](http://www.landkreis-sigmaringen.de/2379.php?&publish[id]=383387&publish[start]=) [06.07.2017].
  - Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Anhörung zum Förderprogramm „Regiobuslinien“ gestartet, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/land-bringt-foerderprogramm-regiobuslinien-auf-den-weg/> [30.05.17].
  - Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Bürger fahren für Bürger, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/buergerbusse/> [23.08.2017].
  - Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: ÖPNV-Finanzreform, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/faq-oepnv-finanzreform/> [23.08.2017].
  - Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg: Regiobuslinien in Baden-Württemberg (Förderfähiges Netz für Antragstellung durch die Landkreise - Anhörungsentwurf), [https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM\\_Anhang/150224\\_PM\\_Regiobusse\\_Anhang\\_Grafik\\_BW.PDF](https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/150224_PM_Regiobusse_Anhang_Grafik_BW.PDF) [30.05.17].
  - Ministerium für Verkehr und Infrastruktur: Wichtiger Baustein für den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum. Minister Hermann überreicht Förderbescheide für die ersten fünf „Regiobuslinien“ im Land, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/wichtig>

- [er-baustein-fuer-den-ausbau-des-oeffentlichen-personennahverkehrs-im-laendlichen-raum/](#) [30.05.2017].
- Moser, Gregor: Gutes Ergebnis für die Ablachtalbahn, <http://www.suedkurier.de/region/linzgau-zollern-alb/messkirch/Gutes-Ergebnis-fuer-die-Ablachtalbahn;art372566,8525224> [30.05.2017].
  - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH: Wir über uns, <https://www.3-loewen-takt.de/wir-ueber-uns/nahverkehrsgesellschaft-baden-wuerttemberg/> [30.05.2017].
  - NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH: Bürgerbus Baden-Württemberg. Mit Engagement unterwegs, <http://www.buergerbus-bw.de/index.php?id=90> [23.08.2017].
  - NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH: pro-bürgerbus-bw.de. Wer wir sind, <http://www.pro-buergerbus-bw.de/index.php?menuid=2&reporeid=15> [23.08.2017].
  - [Ohne Autor]: Meßkirchs Bürgermeister zur Ablachtalbahn: „Ohne Subventionen läuft gar nichts“. Meßkirchs Bürgermeister Arne Zwick im SÜDKURIER-Gespräch über die Zukunft der Ablachtalbahn, <http://www.suedkurier.de/region/kreis-konstanz/stockach/Messkirchs-Buergermeister-zur-Ablachtalbahn-8222-Ohne-Subventionen-laeuft-gar-nichts-8220;art372461,6383395> [30.05.2017].
  - Schweining, Corinna: Bitte um Mithilfe! Umfrage zur Mobilität, in: Amtsblatt Meßkirch Ausg.25/2017, <https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Aktuelles/Amtsblatt> [23.06.2017].
  - Schweining, Corinna: Umfrage zur Mobilität/ÖPNV, in: Amtsblatt Meßkirch Ausg.28/2017, <https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Aktuelles/Amtsblatt> [14.07.2017].
  - Spieß, Clemens: Spießmühle. Ferienregion Naturpark Obere Donau, <http://www.spiessmuehle.de/index.php> [18.05.2017].



- Stadt Meßkirch: Einwohner-Statistik 2016, in: Amtsblatt Meßkirch Ausg.4/2017,  
<https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Aktuelles/Amtsblatt>  
[28.08.2017].
- Stadt Meßkirch: Kultur und Museumszentrum. Schloss Meßkirch,  
<https://www.schloss-messkirch.de/willkommen> [10.08.2017].
- Stadt Meßkirch: Schloss Meßkirch,  
<https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Unsere-Stadt/Sehensw%C3%BCrdigkeiten%2BKultur/Schloss-Me%C3%9Fkirch> [10.08.2017].
- Stadt Meßkirch: Stadtportrait: Historisches,  
<https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Unsere-Stadt/Stadtportrait/Historisches> [10.08.2017].
- Stadt Meßkirch: Stadtportrait: Ortsteile,  
<https://www.messkirch.de/de/B%C3%BCrger/Unsere-Stadt/Stadtportrait/Ortsteile> [10.08.2017].
- Stadt Pfullendorf: Bürgerbus,  
<http://www.pfullendorf.de/stadt/aktuelles-stadtinfo/buergerbus/>  
[27.07.2017].
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Private Wohnhaushalte nach Haushaltsgröße seit 2013. Meßkirch (Kreis Sigmaringen),  
<http://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99055010.tab?R=GS437078>  
[16.08.2017].
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Anteil der Bevölkerung nach Altersjahren seit 1995 an der Bevölkerung insgesamt. Stadt Meßkirch (Kreis Sigmaringen),  
<http://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035810.tab?R=GS437078>  
[18.07.2017].
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Bestand an Kraftfahrzeugen in den Gemeinden seit 1983 nach Fahrzeugart.

Meßkirch (Kreis Sigmaringen), <http://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/10025010.tab?R=GS437078>

[16.08.2017].

- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Bevölkerungsvorausrechnung bis 2035 mit Wanderungen nach 19 Altersgruppen, <http://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Vorausrechnung/98015023.tab?R=GS437078> [18.07.2017].
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Gemeindegebiet, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte seit 1961. Stadt Meßkirch (Kreis Sigmaringen), <http://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01515020.tab?R=GS437078> [18.07.2017].
- Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Hg.): Linie 54, [https://www.naldo.de/fahrplan/tub\\_66054\\_j17.pdf](https://www.naldo.de/fahrplan/tub_66054_j17.pdf) [12.07.2017].
- Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Hg.): Linie 102, [https://www.naldo.de/fahrplan/tub\\_03102\\_j16.pdf](https://www.naldo.de/fahrplan/tub_03102_j16.pdf) [12.07.2017].
- Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Hg.): Linie 641/642/667/668, [https://www.naldo.de/fahrplan/tub\\_91641g\\_e09.pdf](https://www.naldo.de/fahrplan/tub_91641g_e09.pdf) [12.07.2017].
- Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Hg.): Linie 7391, [https://www.naldo.de/fahrplan/tub\\_04391\\_j17.pdf](https://www.naldo.de/fahrplan/tub_04391_j17.pdf) [12.07.2017].
- Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau: naldo Regionalnetz, [https://www.naldo.de/fileadmin/media/download/Netzplaene-Regio/naldo\\_Regio\\_2017-einfach.pdf](https://www.naldo.de/fileadmin/media/download/Netzplaene-Regio/naldo_Regio_2017-einfach.pdf) [25.08.2017].
- Zweckverband Ringzug: Der 3er Ringzug, <http://www.ringzug.de/cms/de/1/HOME> [22.08.2017].

#### **Aus dem Datenbestand der Stadt Meßkirch:**

- Stadt Meßkirch: Bevölkerungsstatistik nach Ortsteilen, (aus dem Datenbestand der Stadt), 2013.
- Grosse, Ulrich: Ablachtal-Bahn. Schnelle Verbindung von der Donau zum Bodensee. Eine Zug-Bus-Konzeption für den südlichen

Landkreis Sigmaringen und den Norden des Landkreises Konstanz, Meßkirch (undatiert).

- Landratsamt Sigmaringen / Stadt Meßkirch: Bericht Zukunftswerkstatt: Reaktivierung für den SPNV und Einbindung der Ablachtalbahn ins überregionale Schienennetz, Meßkirch 2016.
- Siemensmeyer, Bernadette / Stadt Meßkirch: Bürgerwerkstatt 01. Dezember 2015. Stadtteil Rengetsweiler. Dokumentation, Meßkirch 2016.
- Siemensmeyer, Bernadette / Stadt Meßkirch: Bürgerwerkstatt 03. November 2015. Stadtteil Menningen. Dokumentation, Meßkirch 2016.
- Siemensmeyer, Bernadette / Stadt Meßkirch: Bürgerwerkstatt 04. November 2015. Stadtteil Ringgenbach. Dokumentation, Meßkirch 2016.
- Siemensmeyer, Bernadette / Stadt Meßkirch: Bürgerwerkstatt 07. Dezember 2015. Stadtteil Rohrdorf. Dokumentation, Meßkirch 2016.
- Stadt Meßkirch: Verkehrsentwicklungskonzept. Schlussbericht, Meßkirch 2017.

Erklärung

„Ich versichere, dass ich diese Bachelorarbeit selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe. Die aus anderen Quellen direkt oder indirekt übernommenen Daten und Konzepte sind unter Angabe der Quellen gekennzeichnet.“

Ludwigsburg, 01.09.2017

Corinna Schweininger, M.A.